

LATVIJAS UNIVERSITĀTE

JURIDISKĀ FAKULTĀTE



PROMOCIJAS DARBS

KUĢA VRAKA AIZVĀKŠANAS TIESĪBAS ZEMŪDENS KULTŪRAS MANTOJUMA AIZSARDZĪBAS KONTEKSTĀ

Juridiskās zinātnes
doktora studiju programmas
doktorante
Vija Putāne,
vp09120

Promocijas darba vadītājs:
Asoc.profesors, Dr.iur. **Artūrs Kučs**

Rīga, 2016

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS	4
1. IESKATS KUGOŠANAS TIESĪBU NOZARĒ UN KUGOŠANAS TIESĪBU ATTĪSTĪBĀ PASAULĒ UN LATVIJĀ	12
1.1. Kuģošanas tiesību jēdziens un vēsturiskā attīstība	12
1.2. Kuģošanas tiesību saistība ar starptautiskajām jūras tiesībām	17
1.3. IMO loma kuģošanas tiesību attīstībā pasaulē	24
1.4. ES tiesību akti kuģošanas tiesību jomā un to savstarpējā mijiedarbība ar IMO konvencijām ...	31
1.5. Kuģošanas tiesību attīstība un avoti Latvijā	45
1.6. Secinājumi	52
2. JĒDZIENI „KUĢIS” un „VRAKS”, UN TO NOZĪME VRAKU AIZVĀKŠANAS TIESISKĀJĀ REGULĒJUMĀ	55
2.1. Termina „kuģis” skaidrojums starptautiskajos, ārvalstu un nacionālajos normatīvajos tiesību aktos.....	55
2.1. Termina „vraks” skaidrojums starptautiskajos, ārvalstu un nacionālajos normatīvajos tiesību aktos.....	73
2.3. Secinājumi	79
3. AR KUĢU VRAKU AIZVĀKŠANU SAISTĪTĀS TIESĪBAS VRAKU AIZVĀKŠANAS KONVENCIJAS TVĒRUMĀ.....	81
3.1. Kuģu glābšana	81
3.2. Jūras apdrošinājums.....	88
3.4. Īpašuma tiesības.....	99
3.5. Secinājumi	109
4. VRAKU AIZVĀKŠANAS TIESISKĀ REGULĒJUMA SALĪDZINOŠĀ ANALĪZE	112
4.1. Karakuģu vraku tiesiskais regulējums.....	112
4.2. Vēsturisko vraku tiesiskais regulējums	115
4.3. Mūslaiku vraku tiesiskais regulējums.....	127
4.3.1. Vraku aizvākšanas starptautiskā regulējuma teorētiskā analīze	127
4.3.2. Vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums ārvalstīs	136
4.3.3. Tiesiskais regulējums Latvijā	157
4.4. Secinājumi	163
5. VRAKU AIZVĀKŠANAS TIESISKĀ REGULĒJUMA PILNVEIDOŠANA LATVIJAS NORMATĪVAJOS AKTOS.....	168
KOPSAVILKUMS.....	176
Anotācija.....	189

Annotation	190
Annotation	191
IZMANTOTĀS LITERATŪRAS, NORMATĪVO AKTU UN JURIDISKĀS PRAKSES	
SARAKSTS.....	193
IZMANTOTO SAĪSINĀJUMU SARAKSTS	213

IEVADS

Aplūkojot mūsdienu pasaules jūras pārvadājumu apmērus konstatējam, ka 95% no pasaules tirdzniecības notiek daļēji vai pilnībā pa jūru.¹ Caur Eiropas Savienības (turpmāk – ES) ostām tiek veikti aptuveni 90% no ES ārējās tirdzniecības un aptuveni 35% no tirdzniecības starp ES valstīm. Tajā pašā laikā nepārtraukti augošais tankkuģu skaits pārvadā pieaugošu naftas produktu apjomu un citas bīstamas vielas caur tādiem jūtīgiem apgabaliem kā Vidusjūra un Baltijas jūra.²

Diemžēl katru kuģi var uzskatīt par potenciālu vraku, jo, neskatoties uz kuģu aprīkojuma un sakaru sistēmas modernizāciju, jūras negadījumi joprojām turpina notikt, un sakarā ar pārvadājamo kravu apjoma, kā arī to bīstamības pieaugumu, šo negadījumu rezultāti kļūst arvien bīstamāki gan cilvēkiem, gan jūras videi. Daudzos gadījumos jūras negadījums beidzas ar kuģa nogrimšanu, kā rezultātā kuģis kļūst par vraku.

Laika periodā no 1970. līdz 2013. gadam apmēram 5,74 miljoni tonnu naftas ir nokļuvuši jūrā jūras negadījumu, kuros iesaistīti naftas tankkuģi, rezultātā. Šādu incidentu rezultātā 2013. gadā jūras vidē nokļuvušas 7 000 tonnas naftas.³ Aptuveni tāds pats daudzums naftas nonācis jūras vidē arī 2015. gadā. Laika periodā no 1970. līdz 2015. gadam 50% no lielākajām naftas noplūdēm radās no kuģiem atklātā jūrā un 59% gadījumu šo noplūžu cēloņi bija kuģu sadursmes vai to nogrimšana.⁴

1967. gadā nogrimstot Libērijas karoga kuģim *Torrey Canyon* pie Anglijas krastiem, izplūda vairāk nekā 117,000 tonnas jēlnaftas, Libērijā reģistrētā kuģa *Amoco Cadiz* jūras negadījuma rezultātā pie Francijas krastiem izveidojās 18 jūdzes plats un astoņas jūdzes garš naftas plankums.⁵ 1999. gada 12. decembrī pie Francijas krastiem nogrima Maltā reģistrēts vienkorpusa naftas tankkuģis *Erika*, izraisot ievērojamu jūras un piekrastes piesārņojumu. Spāņu, Portugāļu un Franču valdība ieguldīja miljardus jūras vides atjaunošanai pēc tam, kad 2002. gada 13. novembra vētrā, netālu no Spānijas krastiem uz pusēm pārlūza tankkuģis *Prestige* Atlantijas okeānā nopludinot gandrīz 77 tonnas naftas.

Pēc Apvienoto Nāciju Organizācijas (turpmāk – ANO) Izglītības, zinātnes un kultūras organizācijas (turpmāk – UNESCO) rīcībā esošās informācijas pasaules jūrās atrodas vairāk nekā trīs miljoni kuģu vraku.⁶ Vēsture stāsta, ka ap Latvijas krastiem nogrimuši vairāki tūkstoši kuģu,

¹ Bruce F., Brownrigg M. Farthing on international shipping. LLP, London Hong Kong, 1997, p. 12.

² Drošāka un tīrāka kuģu satiksme Eiropas Savienībā. Eiropas Jūras drošības aģentūra, 2006.

Pieejams: <http://www.emsa.europa.eu/> [aplūkots 2016. gada 9. aprīlī].

³ Oil tanker spill statistics, 2013. Pieejams: http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/documents/OilSpillstats_2013.pdf [aplūkots 2016. gada 11. martā].

⁴ Oil tanker spill statistics, 2015. Pieejams: <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> [aplūkots 2016. gada 16. augustā].

⁵ Cassese A. International Law. Oxford: Oxford University Press, 2001, p. 379.

⁶ Information Kit UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Pieejams: http://www.dac.gov.za/projects/heritage/underwater_convention/UCH%20convention%20information%20kit.pdf [aplūkots 2016. gada 8. augustā].

bet, pēc zviedru zemūdens arheologu aprēķiniem, visā Baltijas jūrā tādu ir ap 80 000.⁷ Saskaņā ar provizoriskiem statistikas datiem Baltijas jūras reģionā ir vairāk nekā 1000 nogrimušu kuģu, uz kuriem joprojām atrodas ievērojams daudzums naftas (gan kā krava, gan degviela).⁸ Turpretī, kā norādījis savā pētījumā R.Petersens (*R.Petersen*), Otrā pasaules kara laikā Pasaules okeānos ir nogrimuši vairāk nekā 9 000 kuģu, kuri joprojām rada potenciālu apdraudējumu gan saistībā ar iespējamo naftas un ķīmisko vielu noplūdi, gan tajos atrodošos nesprāgušo munīciju, gan navigācijas apdraudējumu.⁹ Tomēr šādi kuģi, kā minētajā pētījumā akcentē tā autors, joprojām tiek uzskatīti par suverēnu īpašumu, kā arī kara kapu vietu.

Kā uzskata jūras glābēju pārstāvis H.Šavs (*H.Shaw*), mainoties attieksmei pret jūras vidi un pieaugot pastiprinātai uzmanībai šim jautājumam no mēdiju puses, ir izveidojusies vispārēja prezumpcija, ka vrakiem jābūt aizvāktiem.¹⁰

Par vraku skaitu Latvijas Republikas jurisdikcijā esošajos ūdeņos precīzu ziņu nav, jo Latvijas Republikā nav izveidota vienota nacionāla datu bāze, kas aptvertu visus apzinātos vrakus Latvijas Republikas ūdeņos.

Dažas institūcijas veido nogrimušo kuģu datubāzes saistībā ar savām specifiskām interesēm. Tā, piemēram, informācija par kuģiem, to piederību, vēsturi un atrašanās vietām tiek apkopota Jūrmalas pilsētas muzejā. Savukārt valsts akciju sabiedrība “Latvijas Jūras administrācija” (turpmāk – Jūras administrācija) Latvijas Republikas teritoriālajos ūdeņos esošo vraku identificēšanu veic nolūkā informēt jūrniekus un sabiedrību par navigācijai bīstamiem rajoniem, publicējot iegūto informāciju paziņojumos jūrniekiem un atzīmējot šos rajonus navigācijas kartēs. Savukārt Nacionālie bruņotie spēki veic sprādzienbīstamo vraku vietu apzināšanu.

Saskaņā ar “vides” definīciju 1993. gada Lugāno Starptautiskajā konvencijā par civiltiesisko atbildību par zaudējumiem, kas nodarīti videi sakarā ar bīstamām aktivitātēm,¹¹ jēdziens “vide” ietver sevī arī tādu dabas resursu kā ūdens, bet, kā uzskata starptautisko tiesību autors A.Kaseze (*A.Cassese*), vides aizsardzība ir kļuvusi par vienu no galvenajām cilvēktiesībām.¹²

⁷ Kas tad īsti ir zem ķīļa? Pieejams: <http://www.nauticalive.com/lv/kas-tad-isti-ir-zem-kila/> [aplūkots 2016. gada 8. augustā].

⁸ Sunken wreck environmental risk assessment (SWERA). Pieejams: [http://www.syke.fi/en-US/Research_Development/Research_and_development_projects/Projects/Sunken_wreck_environmental_risk_assessment_SWERA/Sunken_wreck_environmental_risk_assessme\(29723\)](http://www.syke.fi/en-US/Research_Development/Research_and_development_projects/Projects/Sunken_wreck_environmental_risk_assessment_SWERA/Sunken_wreck_environmental_risk_assessme(29723)) [aplūkots 2014. gada 15. augustā].

⁹ Petersen R. A proposed Annex to the Wreck Removal Convention Treaty to Address Environmental Hazards of Sunken World War II Naval Vessels. Pieejams: <http://www.seaaustralia.com/documents/NAVY%20WRECKS-Petersen.pdf> [aplūkots 2016. gada 5. maijā].

¹⁰ The challenges and implications of removing shipwrecks in the 21st century. Lloyd's 2013, p.3. Pieejams: <http://www.lloyds.com/~media/lloyds/reports/emerging%20risk%20reports/wreck%20report%20final%20version%20aw.pdf> [aplūkots 2015. gada 5. maijā].

¹¹ Convention on Civil Liability for Damage resulting from Activities dangerous to the Environment. Pieejams: <http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/QueVoulezVous.asp?CL=ENG&CM=3&NT=150> [aplūkots 2014. gada 12. augustā].

¹² Cassese A. International Law. Oxford: Oxford University Press, 2001, p. 379.

Dzelmē guļošos vrakus faktiski var uzskatīt par potenciālajiem vides piesārņotājiem, par „bumbām ar laika degli”. Un tāpēc, raugoties no jūras vides piesārņojuma aspekta, ir svarīgi pēc iespējas pilnīgāk apzināt gan vraku atrašanās vietu, gan to tipu, gan ieegrimes dziļumu. Par šo problēmu noraizējušies arī Zviedrijas speciālisti, uzskatot, ka par attaisnojumu vidi piesārņojošo vraku neaizvākšanai nevar likt atsauci uz attiecīgas tehnoloģijas trūkumu, bet drīzāk gan būtu jāakcentē atbilstoša tiesiskā regulējuma nepilnības.¹³ Arī Norvēģijas teritoriālajos ūdeņos nogrimušo vraku radītajām problēmām tiek pievērsta arvien lielāka uzmanība.¹⁴ 2014. gadā Igaunijas, Somijas un Zviedrijas zinātnieki ir uzsākuši jaunu starptautisku projektu “Nogrimušo vraku vides riska novērtējums” (SWERA), kura mērķis ir novērtēt katra konkrētā nogrimušā objekta ekoloģisko risku un noteikt prioritātes – kuru minēto objektu utilizācija jāveic pirmkārt.¹⁵

Jūras vides aizsardzība ir arī viens no ES prioritātes uzdevumiem. Tā, piemēram, Eiropas Komisijas 2012. gada 23. marta paziņojumā presei par savu pirmo no makroreģionālajām stratēģijām – ES stratēģiju Baltijas jūras reģionam,¹⁶ par vienu no dalībvalstu sadarbības virzieniem noteikts virziens “Saudzēt jūru”. Šī virziena mērķi ir:

- 1) tīra kuģošana, proti, nelegālas noplūdes novēršana līdz 2020. gadam;
- 2) droša kuģošana, proti, avāriju skaita samazināšana par 20% līdz 2020. gadam, salīdzinot ar 2010. gadu;
- 3) ciešāka jūras uzraudzības iestāžu sadarbība, lai līdz 2015. gadam palielinātu informētību un efektivitāti uz jūras.

Ar Ministru kabineta 2014.gada 6.augusta rīkojumu Nr.413 “Par Baltijas jūras reģiona programmas 2014.-2020.gadam projektu”¹⁷ atbalstītajā Baltijas jūras reģiona programmā 2014.-2020. gadam teikts, ka “Baltijas jūru šķērso aptuveni 2000 kuģu ik brīdi, un ir sagaidāms, ka šis skaitlis vēl pieaugs. Ļoti ticams, ka tas paaugstinās negadījumu risku Baltijas jūrā, kur kuģi veic regulārus kravu, bīstamo vielu un pasažieru pārvadājumus. Ekonomiskais spiediens, ar ko saskaras kuģošanas nozare, un valsts pārvaldes ierobežotie resursi rada vēl vairāk ierobežojumu potenciālajiem drošības un aizsardzības pasākumiem.”

Kuģa vraks var izraisīt vairākas problēmas, no kurām autore uzsvērs trīs:

¹³ Pre-study of ship wreck assessment and remediation. Pieejams:

http://www.agschalmers.se/publications%20pdf/wreckreport_min.pdf [aplūkots 2015. gada 12. augustā].

¹⁴ Norwegian pollution control authority work on shipwrecks. Pieejams: http://www.iosc.org/papers_posters/01378.pdf [aplūkots 2015. gada 8. aprīlī].

¹⁵ Sunken wreck environmental risk assessment (SWERA). Pieejams: [http://www.syke.fi/en-US/Research_Development/Research_and_development_projects/Projects/Sunken_wreck_environmental_risk_assessment_SWERA/Sunken_wreck_environmental_risk_assessme\(29723\)](http://www.syke.fi/en-US/Research_Development/Research_and_development_projects/Projects/Sunken_wreck_environmental_risk_assessment_SWERA/Sunken_wreck_environmental_risk_assessme(29723)) [aplūkots 2014. gada 15. augustā].

¹⁶ Pieejams:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/299&format=HTML&aged=1&language=LV&guiLanguage=en> [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

¹⁷ Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=268088> [aplūkots 2016. gada 14. augustā].

pirmkārt, atkarībā no vraka atrašanās vietas un dziļuma, tas var radīt draudus navigācijai, apdraudot citus kuģus un to apkalpes;

otrkārt, atkarībā no pārvadājamās kravas īpašībām, tas var radīt būtisku kaitējumu jūras videi un piekrastei;

treškārt, tas var radīt ievērojamas izmaksas saistībā ar vraka atrašanās vietas apzīmēšanu un tā izcelšanu.¹⁸ Te autores skatījumā būtu vietā atcerēties 2012. gada 13. janvārī Toskānā avarējušā Itālijas kruīzu kuģa *Costa Concordia* glābšanas operāciju izmaksas, kas sasniedza aptuveni 1,2 miljardus ASV dolāru.¹⁹

Autore uzskata, ka minētie fakti apliecina to, cik svarīgi katrai valstij ir sakārtot kuģu vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu, kā arī vraku īpašumtiesību jautājumu, lai nodrošinātu drošu kuģošanu tās ostās un jūrā.

Latvijas Republikas jūras robeža ir 494 km gara un gar to ir izvietojušās 10 ostas. Kopš 2004. gada 23. decembra Latvijas Republika ir arī ANO 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijas (turpmāk – UNCLOS) dalībvalsts, kuras 192. pants starptautiskā līmenī dalībvalstīm uzliek pienākumu aizsargāt un saglabāt jūras vidi.

Saskaņā ar UNCLOS 194. pantu valstīm jāveic visi pasākumi, kas nepieciešami, lai novērstu, mazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņojumu no jebkura jūras vides piesārņojuma avota, tai skaitā arī piesārņojumu no kuģiem.

Jautājums par nepieciešamību starptautiskā līmenī risināt bīstamu vraku aizvākšanu no piekrastes valstij pieguļošās jūras teritorijas bija kļuvis aktuāls jau 1984. gadā, kad netālu no Beļģijas ostas Zēbrugas (*Zeebrugge*), nogrima Francijas konteinerkuģis *Mont Louis* uz kura atradās 48 konteineri ar radioaktīvu kravu (*uranium hexafluoride*). Tā kā kuģis bija nogrimis ārpus Beļģijas teritoriālās jūras robežām, tad valstij radās problēmas, kā rīkoties konkrētajā situācijā, jo starptautiskās tiesības neregulēja jautājumus attiecībā uz piekrastes valsts tiesībām rīkoties ārpus savas teritoriālās jūras robežām attiecībā uz citām valstīm piederošu bīstamu kuģu vraku aizvākšanu. Jautājums par starptautiskas konvencijas nepieciešamību minēto situāciju risināšanai pirmo reizi tika iekļauts Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (turpmāk – IMO) Juridiskās komitejas 69. sesijas darba kārtībā,²⁰ bet pirmais konvencijas projekts tika iesniegts izskatīšanai 73. sesijā 1994. gadā.²¹ Turpretī konvencija par vraku aizvākšanu – 2007. gada Starptautiskā Nairobi

¹⁸ Kumar S. Law relating to maritime wrecks in India. Pieejams :

<http://admiraltylawkochi.blogspot.com/search/label/Maritime%20Wrecks> [aplūkots 2015. gada 8. augustā].

¹⁹ Salvaging the Costa Concordia. Pieejams: <http://www.bbc.com/news/world-europe-19962191> [aplūkots 2014. gada 15. augustā].

²⁰ Mukherjee K. Maritime legislation. WMU Publications, 2002, p. 11.

²¹ The IMLI Manual on International Maritime Law. Volume II; Shipping Law. General editor Attard D.J. OXFORD, University Press, 2006, p. 502.

konvencija par vraku aizvākšanu (*Nairobi International Convention on the Removal of wrecks, 2007*) (turpmāk - Vraku aizvākšanas konvencija) tika pieņemta tikai 2007. gadā.

Otrs jautājums, kas pēdējā laikā ieguvis pastiprinātu starptautiskās sabiedrības uzmanību ir zemūdens kultūras mantojuma aizsardzība. Šī jautājuma risināšanai starptautiskā līmenī tika pieņemta UNESCO 2001. gada Konvencija par zemūdens kultūras mantojuma aizsardzību (*Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage 2001*) (turpmāk – UNESCO 2001. gada Konvencija).²²

Minēto dokumentu pieņemšana norāda uz promocijas darba pētījuma objekta – ar kuģa vraku aizvākšanu saistītās tiesības jūras vides un zemūdens kultūras mantojuma aizsardzības kontekstā aktualitāti pasaulē un Latvijā.

Promocijas darba starptautisko aktualitāti nosaka arī tas, ka samērā nesen pieņemtie autores iepriekš pieminētie starptautiskie dokumenti ir vērsti uz vraku jautājuma tiesisko noregulējumu starptautiskā līmenī, un šiem dokumentiem būs liela ietekme arī uz to valstu nacionālajiem normatīvajiem aktiem, kuras vēlēsies kļūt par minēto konvenciju dalībvalstīm. Līdz ar to izpratne par šajos dokumentos ietvertu tiesību normu interpretāciju un praktisku pielietojumu ir ļoti aktuāla.

Tēmas aktualitāti Latvijā nosaka tas, ka autores veiktā pētījuma laikā²³ Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas vadībā notika darbs pie grozījumiem 2003. gada 29. maija likumā “Jūras kodekss” (turpmāk - Jūras kodekss), kā arī Ministru kabineta 2014. gada 26. maija sēdē tika izskatīts Latvijas Republikas Aizsardzības ministrijas sagatavotais informatīvais ziņojums “Par kuģu vraku un nogrimušu priekšmetu, kas atrodas Latvijas valsts jurisdikcijā esošajos jūras ūdeņos, apskates kontroles sistēmas izveidošanu”.²⁴ Izpildot minētās sēdes protokola Nr.30 47.§ 2.punktu Aizsardzības ministrija izveidoja darba grupu, kuras darbā piedalījās arī autore, lai izstrādātu ar informatīvajā ziņojumā paredzētā risinājuma īstenošanu saistītos normatīvo aktu projektus. Par normatīvo aktu projektu iesniegšanas termiņu Ministru kabinetā tika noteikts 2015. gada 1. februāris.

Ņemot vērā to, ka Latvijā jautājums par kuģu vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma pilnveidošanu jūras vides un zemūdens kultūras mantojuma aizsardzības kontekstā nav padziļināti pētīts, kā arī nav tikusi pētīta kuģošanas tiesību attīstība Latvijā, ņemot vērā Latvijas pāreju no padomju tiesību sistēmas uz Kontinentālās Eiropas tiesību sistēmu, kā arī Latvijas iestāšanos ES, autores darbs ir pirmais teorētiskais pētījums šajā jomā.

Pētījuma problemātika saistīta ar autores praktiskajā un teorētiskajā darbā gūtajām atziņām, kas novedušas pie secinājuma, ka Latvijas Republikā pastāvošais vraku aizvākšanas tiesiskais

²² Pieejams: <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001260/126065e.pdf> [aplūkots 2015. gada 11. augustā].

²³ Autores piezīme: no 2009. - 2016. gadam.

²⁴ Latvijas Republikas Ministru kabineta 2014. gada 26. maija sēdes darba kārtība. Pieejams: <http://www.mk.gov.lv/lv/mk/mksedes/saraksts/darbakartiba/?sede=734> [aplūkots 2014. gada 14. augustā].

regulējums ir nepilnīgs (piemēram, samērā nesenās problēmas, kas bija saistītas ar Latvijas valstij zaudēto arbitražas tiesas procesu pret Zviedriju lietā *SwemBalt AB pret Latvijas Republiku*²⁵ un tam sekojošā krimināllieta Latvijā).

Arī publicētā literatūra par minēto tēmu ir novecojusi un praktiski Latvijā nav nevienas publicētas mācību grāmatas Latvijas kuģošanas tiesībās, kas atspoguļotu jaunākās tendences pētījuma jomā, jo Latvijas Republikas tiesību sistēmas maiņa pēc neatkarības atjaunošanas 1990. gadā un pāreja no padomju (sociālistiskā) tiesību loka, kad Latvijas PSR spēkā bija bijušās PSRS kuģošanas tiesības, uz Kontinentālās Eiropas tiesību loku, iezīmē jaunu posmu arī Latvijas Republikas kuģošanas tiesību attīstībā. Tāpat arī lielas pārmaiņas uz Latvijas Republikas tiesību sistēmu, tajā skaitā arī kuģošanas tiesību nozari, atstāja Latvijas Republikas pievienošanās ES 2004. gada 1. maijā. Ārzemju autoru darbi jūras, it īpaši kuģošanas tiesībās Latvijā ir pieejami ļoti nelielā skaitā.

Promocijas darba galvenais mērķis ir izvērtēt kuģu vraku aizvākšanas normatīvi tiesisko regulējumu starptautiskā, ārvalstu un nacionālā līmenī, identificēt vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma problemātiskos aspektus, veikt ar jautājumu saistīto normatīvo aktu, juridiskās prakses un citu tiesību avotu un ar tiem saistīto apstākļu analīzi, ņemot vērā jaunākās starptautiskās tendences minētā jautājuma kontekstā, un izstrādāt nepieciešamos normatīvo aktu grozījumus konstatēto problēmjaudājumu novēršanai.

Vadoties no mērķa, pētījumam izvirzīti šādi uzdevumi:

- 1) izanalizēt ar kuģa vraka aizvākšanu saistītās privāttiesību un publisko tiesību normas kuģošanas tiesību nozares ietvaros;
- 2) izvērtēt IMO un ES tiesību aktu ietekmi uz kuģošanas tiesību attīstību Latvijā pētāmā jautājuma kontekstā;
- 3) izanalizēt jēdzienu “kuģis” un “vraks” izpratni un tā nozīmi vraku aizvākšanas tiesiskajā regulējumā, sniedzot savus priekšlikumus šo jēdzienu precizējumam normatīvajos aktos;
- 4) padziļināti izanalizēt Vrakus aizvākšanas konvenciju ar mērķi izvērtēt tās ietekmi uz bīstamo vraku aizvākšanas procedūrām aiz piekrastes valsts teritoriālās jūras robežām un valsts iespējām saņemt ar vraku aizvākšanu saistīto zaudējumu atlīdzību;
- 5) uz veiktā pētījuma par starptautisko un citu valstu nacionālo vraku aizvākšanas normatīvi tiesiskā regulējuma bāzes, izstrādāt priekšlikumus vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma pilnveidei Latvijas Republikā ar mērķi iestrādāt Latvijas Republikas normatīvajos aktos procedūras Vrakus aizvākšanas konvencijas normu piemērošanai.

²⁵ Arbitražas spriedums arbitražas lietā saskaņā ar Latvijas Republikas valdības un Zviedrijas Karalistes Valdības Līgumu par ieguldījumu veicināšanu un savstarpēju aizsardzību 7.panta (2) paragrāfu starp SwemBalt AB, Zviedrija un Latvijas republiku, 2000.gada 23.oktobris (neoficiāls tulkojums). Pieejams: <http://www.italaw.com/sites/default/files/case-documents/ita0829.pdf> [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

Atbilstoši uzdevumiem, autore veidoja darba struktūru, iedalot to piecās nodaļās ar apakšnodaļām, ievadu un kopsavilkumu.

Pamatojoties uz to, ka ar kuģi (tātad arī ar tā vraku) saistītās tiesiskās attiecības regulē kuģošanas tiesības, pirmajā nodaļā autore sniedz ieskatu kuģošanas tiesību nozarē, noskaidrojot kuģošanas tiesību jēdzienu un kuģošanas tiesību saistību ar starptautiskajām jūras tiesībām. Tā kā Latvijas Republikas kuģošanas tiesību attīstībā ievērojama loma ir tādām starptautiskajām organizācijām kā IMO un ES, tad autore analizē arī minēto organizāciju pieņemto tiesību aktu savstarpējo mijiedarbību, kā arī akcentē atsevišķus problemātiskus jautājumus attiecībā uz ES tiesību aktu prasību ieviešanu nacionālajos normatīvajos aktos.

Otrajā nodaļā tiek izanalizēta jēdzienu “kuģis” un “vraks” izpratne un to pareizas interpretācijas nozīme ar vraku aizvākšanu saistītu jautājumu risināšanā.

Trešajā nodaļā autore padziļināti analizē ar vraku aizvākšanu saistītās tiesības Vraku aizvākšanas konvencijas kontekstā. Tiek analizētas kuģu glābšanas, jūras apdrošināšanas, kuģu īpašuma tiesības, kā arī kuģu īpašnieku tiesības uz savas atbildības ierobežošanu, un minēto tiesību regulējums nacionālajos normatīvajos aktos. Veiktās analīzes mērķis ir konstatēt Latvijas Republikas tiesību sistēmas savienojamību ar Vraku aizvākšanas konvencijas prasībām.

Ceturtajā nodaļā autore veic vraku aizvākšanas normatīvi tiesiskā regulējuma salīdzinošu analīzi, aplūkojot starptautisko un ārvalstu pieredzi minētajā jautājumā. Lai varētu gūt aptverošāku un pilnīgāku ieskatu esošajā situācijā, autore izdala vairākas vraku kategorijas – karakuģu vraki, vēsturiskie vraki un mūslaiku vraki, atbilstoši šim iedalījumam, tiek dots vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma pārskats. Šāds ieskats minētajā jautājumā, autore ieskatā, dot lielākas iespējas konstatēt problemātiskās situācijas jeb “robus” normatīvi tiesiskajā regulējumā.

Piektajā nodaļā, pamatojoties uz iepriekšējās nodaļās gūtās analīzes rezultātiem, autore sniedz savus priekšlikumus vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma pilnveidošanai.

Lai sasniegtu darbā izvirzītos mērķus un uzdevumus tiek pielietotas šādas zinātniskās pētniecības metodes: 1) salīdzinošā; 2) vēsturiskā; 3) induktīvā; 4) deduktīvā; 5) analītiskā metode; 6) gramatiskā metode.

Darbā plaši tiek pielietota salīdzinošā metode, kas izmantota gan darba pirmajā nodaļā, analizējot dažādu autoru viedokļus attiecībā uz kuģošanas tiesību un jūras tiesību jēdzienu, kā arī darba ceturtajā nodaļā, salīdzinot dažādās valstīs pastāvošo vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu. Ar salīdzinošās metodes palīdzību tiek atklātas galvenās dažādās valstīs pastāvošā regulējuma pazīmes. Salīdzinošā metode tiek pielietota arī kuģošanas tiesību avotu izpētē, kā arī dažādos laika periodos pastāvošā normatīvā materiāla izpētē.

Analītiskā metode izmantota pētījuma rezultātu izvērtējumā, savukārt ar induktīvās metodes palīdzību no atsevišķu tiesību sistēmu analīzes tiek atvasinātas vispārīgās kopsakarības, secinājumi un principi.

Ar deduktīvās metodes palīdzību no konstatētajām kopsakarībām tiek izdarīti analītiski slēdzieni par situāciju kopumā.

Vēsturiskās pētniecības metode tiek izmantota darba pirmajā nodaļā, analizējot kuģošanas tiesību vēsturisko attīstību. Plaši vēsturiskā metode tiek izmantota analizējot Vraku aizvākšanas konvencijas tapšanas vēsturi.

Gramatiskā metode tiek pielietota analizējot dažādu ar promocijas darba tēmu saistīto terminu skaidrojumus un to tulkojumus latviešu valodā.

Pētījuma teorētiskais pamats ir ārvalstu un nacionālā juridiskā literatūra (grāmatas, raksti juridiskajos izdevumos), IMO publikācijas, ANO publikācijas, starptautiskie un ES tiesību akti, kā arī Latvijas Republikas normatīvie akti, ārvalstu un nacionālo tiesu prakse, kā arī elektroniski pieejamie materiāli.

Autorei nākas secināt, ka Latvijā ir pieejams ļoti ierobežots zinātniskās literatūras daudzums ar autores pētījumu saistītajā tēmā. Līdz ar to sevišķa nozīme tika pievērsta nozares zinātniskajos izdevumos pieejamajiem aktuālajiem materiāliem, tajā skaitā juridisko žurnālu rakstiem un brīvi pieejamiem publiskajiem elektroniskajiem resursiem. Darbā ir izmantoti arī IMO Juridiskās komitejas darba un konferenču materiāli.

Darba izstrādei nepieciešamā literatūras atlase tika veikta Rīgas Juridiskās augstskolas bibliotēkā, Latvijas Nacionālajā bibliotēkā, Latvijas Universitātes bibliotēkā, Latvijas Jūras akadēmijas bibliotēkā, izmantojot tajās pieejamos resursus, tajā skaitā iespēju pasūtīt grāmatas no ārvalstu bibliotēkām. Literatūra tika apzināta arī IMO Starptautiskā Jūras tiesību institūta (Malta) bibliotēkā, IMO bibliotēkā (Londona), kā arī Pasaules Jūrniecības akadēmijas (Malme) bibliotēkā, kā arī izmantojot dažādas juridiskās literatūras datubāzes un interneta resursus, piemēram, *Westlaw International*, *Google Scholar*, *Google Books*, *Hein Online* u.c. Promocijas darbā izmantotās bibliogrāfijas daudzumu ierobežo autores izvēlētais pētījuma temats, jo Latvijas juridiskajā literatūrā un tiesību zinātnieku vidū jautājums par kuģu vraku aizvākšanas normatīvi tiesisko regulējumu un minētā regulējuma jaunākajām tendencēm starptautiskā mērogā nav padziļināti pētīts.

Autorei pētāmo jautājumu labāk izprast palīdzēja praktiskais darbs Jūras administrācijā, piedalīšanās Satiksmes ministrijas izveidotajās normatīvo aktu projektu izstrādes darba grupās, kā arī autores piedalīšanās IMO Juridiskās komitejas sesiju darbā un tās sasauktajās diplomātiskajās konferencēs.

1. IESKATS KUĢOŠANAS TIESĪBU NOZARĒ UN KUĢOŠANAS TIESĪBU ATTĪSTĪBĀ PASAULĒ UN LATVIJĀ

Ar kuģi saistītās tiesiskās attiecības regulē kuģošanas tiesības, kas ir viena no senākajām tiesību nozarēm, kas laika gaitā ir veidojušās un attīstījušās dažādos pasaules reģionos un ne tikai ietekmējušās no attiecīgā laikmeta un reģiona tiesībām, bet arī saglabājušās un attīstījušās vienīgi sev raksturīgas tiesību normas un principus, līdz ar to atšķiroties no radniecīgajām tiesību nozarēm, pirmām kārtām no civiltiesībām.²⁶

Kuģošanas tiesības ir cieši saistītas ar starptautiskajām jūras tiesībām, kas regulē starptautiskās publiski tiesiskās attiecības starp ar starptautisko tiesībsubjektību apveltītajiem veidojumiem jūras, tās dziļu un virs tās esošās gaisa telpas izmantošanas gaitā. Abas minētās tiesību nozares atrodas ciešā mijiedarbībā, jo „Starptautiskās jūras tiesības, nosakot jūras teritoriju tiesisko statusu, lielā mērā regulē arī kuģošanas tiesību darbības sfēru.”²⁷

1.1. Kuģošanas tiesību jēdziens un vēsturiskā attīstība

Kuģošanas tiesību pamatā ir civiltiesiska rakstura normas, kas regulē attiecības starp kravas īpašnieku vai nosūtītāju, no vienas puses, un kuģa īpašnieku vai pārvadātāju no otras puses jūras pārvadājumā; normas, kas regulē īpašuma tiesības uz kuģi; jūrnieku, kuģa virsnieku un kapteiņa darba tiesiskās attiecības ar darba devēju. Bez minētajām civiltiesiska rakstura normām kuģošanas tiesības ietver arī tādas tiesību normas, kas ir raksturīgas citām tiesību nozarēm, piemēram, administratīvajām. Pie šīm normām pieder tiesību normas, kas regulē kuģu reģistrāciju, jūrnieku reģistrāciju, vraku aizvākšanu. u.c. Šā iemesla dēļ daudzās pasaules valodās kuģošanas tiesības bieži tiek dēvētas par jūras privāttiesībām (piemēram, krievu val. – *морское частное право*).²⁸

Tomēr kuģošanas tiesības ietver arī vairākas publisko tiesību normas, piemēram, par kuģa tiesībām pacelt savas valsts karogu, par kuģa karoga valsts jurisdikcijas izplatīšanos uz kuģa, tam atrodoties atklātajā jūrā, par pienākumu sniegt palīdzību jūrā u.c. Līdz ar to autore piekrīt Latvijas jūras tiesību mācību grāmatā izteiktajam autoru kolektīva²⁹ viedoklim, ka kuģošanas tiesības, kas satur tiesību normas, kas attiecas uz visu kuģa mūžu, sākot ar tā būvi, pirkšanu un reģistrāciju, un beidzot ar kļūšanu par vraku, un regulē visus ar kuģa darbību saistītos jautājumus ir uzskatāmas par atsevišķu tiesību nozari.

Aplūkojot kuģošanas tiesības vienīgi kā starptautisko privāttiesību sastāvdaļu vai, piemēram, starptautisko tirdzniecības tiesību objektu, nevar rasties objektīvs priekšstats par šo

²⁶ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 106. lpp.

²⁷ Turpat, 6. lpp.

²⁸ Turpat, 106. lpp.

²⁹ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997.

tiesību nozari, jo jūras pārvadājumu regulējošo tiesību normu kvalitatīva darbība nav iespējama atrauti no pārējām kuģošanas tiesībām. Starptautiskās privāttiesības regulē galvenokārt dažādu valstu nacionālo tiesību kolīziju gadījumus un nosaka, kuras valsts normatīvie akti piemērojami attiecībā uz tiesiskajām attiecībām, kurās ir iesaistīts ārvalsts elements – ārvalsts fiziskā vai juridiskā persona, ārvalstīs esošs īpašums vai ārvalstī noticis juridisks fakts. Kā savā monogrāfijā raksta profesors Juris Bojārs “Starptautiskās privāttiesības ir tiesību disciplīna, kas reglamentē civilistiska rakstura tiesiskās attiecības ar ārvalstu elementa līdzdalību. Starptautiskās privāttiesības (*private international*) pēc savām skolām, aptveramo tiesību attiecību nozaru loka dažādās valstīs un atšķirīgās tiesību sistēmās ir visai dažādas. Daži, īpaši angļu un amerikāņu autori uzskata, ka pēc savas būtības par SPT uzskatāmas tikai kolīziju tiesības. Turpretim citi ir pārliecināti, ka SPT objekts ir ne tikai kolīziju tiesības, bet arī salīdzināmās tiesības civilistikas jomās, kas risina tiesību attiecības ar ārvalstu elementa līdzdalību.”³⁰

Uzskats, ka kuģošanas tiesības ir kādas citas tiesību nozares sastāvdaļa, kas nevar pretendēt uz atsevišķas tiesību nozares statusu rodas tad, ja attiecīgās kuģošanas tiesību normas tiek aplūkotas atrauti no kopējās kuģošanas tiesību sistēmas un iekļautas citu tiesību nozaru jomā. Līdz ar to autore pievienojas iepriekš minētā autoru kolektīva viedoklim un uzskata kuģošanas tiesības par atsevišķu tiesību nozari, ko apliecina šādi trīs iepriekš minētajā autoru kolektīva darbā konstatētie faktori:

1) kuģošanas tiesības veido vienotu normu sistēmu, kas attiecas uz visu kuģa mūžu, sākot ar tā būvi, pirkšanu un reģistrāciju un beidzot ar kļūšanu par vraku un regulē visus ar kuģa darbību saistītos jautājumus;

2) kuģošanas tiesības regulē nosacīti vienveidīgu sabiedrisko attiecību loku. Vienveidīgu tāpēc, ka šīs attiecības ir saistītas ar kuģošanu, bet nosacīti vienveidīgu tāpēc, ka šīs attiecības ir ne tikai privāttiesiska, bet dažkārt arī publiski tiesiska rakstura;

3) kuģošanas tiesības raksturo arī zināmā mērā specifiska regulēšanas metode, kas ir saistīta ar visumā unikālo kuģošanas tiesību attīstības vēsturi un šo tiesību unificēto raksturu, jo liela daļa no kuģošanas tiesību normām ir gadu simteņu gaitā izveidojušās un starptautiski unificētas paražu tiesību normas.³¹

Ar kuģošanas tiesībām saistītie jautājumi nereti tiek iekļauti starptautisko tirdzniecības tiesību kursā, īpaši tādi jautājumi kā jūras pārvadājuma tiesiskais regulējums. Šādā veidā jautājums par jūras pārvadājumu tiek izrauts no kopējā kuģošanas tiesību konteksta un jūras pārvadājumu regulējošo tiesību normu kvalitatīva darbība nav iespējama, ja šīs tiesības tiek atrautas no pārējām kuģošanas tiesībām.³²

³⁰ Bojārs J. Starptautiskās privāttiesības. Rīga: Zvaigzne ABC, 1998, 4. lpp.

³¹ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 107. lpp.

³² Turpat, 109. lpp.

Latvijas Republikas pirmskara jūras tiesību grāmatās netika lietots jēdziens “kuģošanas tiesības”. Tā, piemēram, Verners Vītiņš³³ jūras tiesības iedalīja publiskajās un privātajās jūras tiesībās, uzskatot, ka no privātajām jūras tiesībām ir atdalījusies vesela tiesību nozare – jūras tirdzniecības tiesības, kas regulē jūras tirdzniecību. Šo tiesību galvenais uzdevums ir regulēt preču pārvadāšanu pa jūru.

Konstantīns Čakste savā darbā par jūras tiesībām rakstīja, ka „jūras tiesības ir jūras kuģniecības tiesības – kā singulāras tiesības. Jūras tiesības normē kuģniecību jūrā pretēji kuģniecībai iekšējos satiksmes ūdeņos”³⁴.

Minētais autors izšķir privātās un publiskās jūras tiesības, nosakot, ka publiskās jūras tiesības pieder vai nu pie starptautiskām vai valsts un administratīvām tiesībām, bet no privātajām jūras tiesībām atdalījies sevišķo tiesību komplekss, proti jūras tirdzniecības tiesības, kā tirdzniecības tiesību daļa, kuras attiecas uz jūras tirdzniecības kuģiem, kuri kalpo un noder peļņas iegūšanai ar kuģniecību, t.i., uz jūras tirdzniecību.³⁵

Arī vēlākajos gados Latvijā sarakstītajos darbos jūras tiesību jomā netiek lietots jēdziens “kuģošanas tiesības”, jūras tiesības apskatot tikai kā starptautisko publisko tiesību nozari vai iekļaujot to starptautisko privāttiesību kursā. Līdz ar to autores pieminētā mācību grāmata jūras tiesībās ir pirmā un līdz šim vienīgā, kur ar kuģi saistītās tiesības tiek aplūkotas kuģošanas tiesību kā atsevišķas tiesību nozares ietvaros analogiski angļu valodā lietotajam jēdzienam “*shipping law*”.

Tomēr arī ārvalstu jūras tiesību autoru darbos sastopama atšķirīga jēdziena “kuģošanas tiesības” izpratne.

Profesors Tonijs Kegels (*Tony Kegels*)³⁶ raksta, ka kuģošanas tiesības (angļu val. – *shipping law*) ir *lex mercatoria* un ka esošās starptautiskās konvencijas atspoguļo starptautiskās tirdzniecības vajadzības.³⁷

Kā uzskata Marks Janis (*Mark Janis*) modernās starptautiskās komerciesības sakņojas antīkajās *lex mercatoria* (tirgotāju tiesības), kas attīstījušās 11. un 12. gadsimtā Italijas pilsētās-valstīs, no kurienes tās tālāk izplatījušās uz citiem tirdzniecības centriem.³⁸ Viduslaikos *lex mercatoria* bieži tika pielietotas tirgotāju tiesās, kas bija zināmas Anglijā kā „piepowder courts”, kas darbojās līdztekus modernajām privātajām starptautiskajām arbitrāžām.³⁹

Autore, pamatojoties uz daudzveidīgo kuģošanas tiesību regulējošo attiecību loku, definē kuģošanas tiesības kā tiesību nozari, paražu, tiesību normu, starptautisko līgumu un vispārīgo

³³ Vītiņš V. Jūras tiesības. Krišjāņa Valdemāra jūrskolas izdevums, Rīga, 1939, 1. lpp.

³⁴ Čakste K. Jūras tiesības. [b.v.], [b.i.], [b.g.], 1.lpp. (kserokopija nr.1 0309057128).

³⁵ Turpat.

³⁶ Autores piezīme: Antverpenes Universitātes profesors, bijušais Eiropas Jūras un transporta tiesību institūta direktors.

³⁷ Shipping law faces Europe: European policy, competition and environment. Aspden P. etc. MAKLU-Bruylant-Juridick&Samhülle, 1995, p. 7.

³⁸ Janis M. An Introduction to International Law. Second Edition. Little, Brown and Company, 1993, p. 275.

³⁹ Ibid.

tiesību principu kopumu, kas regulē ar kuģi un kuģošanu saistītās tiesiskās attiecības. Un kuģis ir viens no galvenajiem kuģošanas tiesību objektiem.

Viens no visagrākajiem rakstītajiem avotiem, kurā iekļautas kuģošanas tiesību normas ir Babilonijas valdnieka Hammurapi kodekss, kas tiek datēts ar periodu starp 2000 un 1600 gadu pirms Kristus.⁴⁰ Kodekss satur noteikumus attiecībā uz kuģu sadursmēm, bodmerejas⁴¹ praksi un kuģu nomu.

Tiek uzskatīts, ka grieķu tiesības jau 400 gadā pirms Kristus saturēja jūras tiesību noteikumus attiecībā uz rīcību ar vrakiem, jūras līgumu slēgšanu, jūras tiesu jurisdikciju. Vēlākos laikos par jūras komerccentru Vidusjūrā izvirzījās Roda sala, kura pazīstama ar savu Jūras kodeksu (*Maritime Code of Rhodes*).⁴² Rodas kodekss – jūras tirdzniecības paražu kopums, kas regulēja jūras izmantošanu, zaudējumu sadali ar kuģošanu saistītos negadījumos un citas mantiskās attiecības.⁴³

Turpmākajā attīstības gaitā Rodas tiesības saplūda ar romiešu tiesībām, un tā rezultātā atsevišķi romiešu tiesību institūti ir būtiski ietekmējuši kuģošanas tiesības.

Viduslaikos jūras tiesības attīstījās galvenokārt Vidusjūras un ģermāņu zemēs. Visplašāk pazīstams 15.gs. jūras paražu kodekss ir Barselonas tiesas spriedumu kopojums *del Consolato mare*, kas regulēja jūras kuģniecību un jūras karus.⁴⁴

Eiropas Ziemeļrietumos kuģošanas tiesības ienāca caur Oleronas salu ar tā saukto Oleronas kodeksu, kas turpmāk ietekmēja gan eiropiešu, gan angļu un amerikāņu kuģošanas tiesības. Oleronas kodekss radās XII. – XIII.gs. Francijas salā Oleronā, kura tolaik piederēja angļiem. Oleronas kodekss balstījās uz Rodas tiesībām, kas bija papildinātas ar vēlāka laika paražu tiesību normām.⁴⁵

Divi nākamie nozīmīgākie kuģošanas tiesību avoti ir Visbijas tiesības un Hanzas savienības tiesības. Hanzas savienības tiesības pārņēma no Visbijas, kura savukārt tās bija aizguvusi no Oleronas. Hanzas savienības dalībvalstis savulaik bija arī vairākas Latvijas pilsētas ar Rīgu priekšgalā, tāpēc var apgalvot, ka kuģošanas tiesību pirmsākumi Latvijā rodami jau XIII.gs. Tās bija iekļautas arī Rīgas Statūtos.⁴⁶ Hamburgas – Rīgas 1270.gada statūtos atsevišķa nodaļa ir veltīta kuģošanas tiesībām. Nodaļā ir iekļauti 14.panti, kas regulē arī tādus jautājumus kā atlīdzība par atrastu mantu izglābšanu „Viss, kas no ūdens tiek izvilkts ar jūrnieku tauvām, par to viņiem no

⁴⁰ Mukherjee K. Maritime legislation. WMU Publications, 2002, p. 11.

⁴¹ Autores piezīme: dokuments, kas apstiprina kuģa un kravas iekļāšanu, kas ir nepieciešama, lai pabeigtu reisu, un ko veic kuģa kapteinis, ja viņš nevar sazināties ar kuģa īpašnieku un viņam nav citas iespējas, kā iegūt līdzekļus. Aizdevējs aizdevumu var atgūt tikai tādā gadījumā, ja krava ir veiksmīgi nogādāta kravas saņēmējam.

⁴² Mukherjee K. Maritime legislation. WMU Publications, 2002, p. 12.

⁴³ Bergholcs J. Jūras tiesības. Publiskās tiesības, 1.daļa. Rīga: Zvaigzne ABC, 1997, 24. lpp.

⁴⁴ Turpat, 26. lpp.

⁴⁵ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 111. lpp.

⁴⁶ Turpat.

vinču naudas pienākas trešā daļa.(4.(CLIX)) Kas krastā atrod avarējuša kuģa mantas, tam pienākas divdesmitā daļa no tā; ja viņš tās izvelk no straumes vai no jūras, tad viņam pienākas trešā daļa. Un, ja viņš to atrod priekšā pie borta, kad kuģis ir reidā, un viņš to izceļ, tad viņam pienākas divdesmitā daļa. (5.(CLX)) ”⁴⁷.

Kā raksta J.Bergholcs tad pirmais zināmais kuģis Latvijā tika uzbūvēts 1639.gadā. No 1639. līdz 1682.gadam Kurzemes kuģu būvētavās (Ventspilī, Kuldīgā) tika uzbūvēti 79 tirdzniecības un 44 karakuģi. Hercogam Jēkabam piederēja sava flote, kas sastāvēja no 60 kuģiem.⁴⁸ Turpretī Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejā apskatāms Vecrīgas izrakumos atrastais tā sauktais Rīgas kuģis – aptuveni 12.gadsimtā būvēts ozolkoka burinieks.⁴⁹

1360.gadā, lai sekmētu cīņu pret pirātismu angļu kontrolē esošajās jūrās, Anglijā tika nodibināta Admiralitātes tiesa, kura sākotnēji skatīja ar pirātismu un prīzēm saistītās lietas, bet pakāpeniski koncentrēja savās rokās visu kuģošanas strīdu izskatīšanu. Arī mūsdienās šīs tiesas skatītās lietas tiek atzītas par pasaules mēroga hrestomātiskiem kuģošanas tiesību precedentiem.⁵⁰

XVII un XVIII gs. Eiropā uzplauka nacionālo valstu un absolūto monarhiju ideja. Šajā laikā aizsākās sīva konkurence starp jūras lielvalstīm par jūru izmantošanu, un līdz ar to beidzās globāla kuģošanas tiesību attīstība. Sākās nacionālo kuģošanas tiesību attīstības posms. Kuģošanas tiesības tika kodificētas katrā valstī atsevišķi, tās bija attiecīgās valsts valdnieka gribas noteiktas normas, nevis neoficiāli paražu tiesību apkopojumi, kā tas bija līdz tam. Šo procesu 1561.gadā aizsāka dāņu karaļa Frederika II Jūras kodekss, tad 1667.gadā tika izdoti Zviedrijas karaļa Kārļa XI un Francijas karaļa Ludviķa XIV jūras ordonances. 1721.gadā nacionālās kodifikācijas process turpinājās Holandē, 1737.gadā – Prūsijā, 1789.gadā – Spānijā un 1786.gadā Venēcijā.⁵¹

Mūsdienās var runāt par jaunu tendenci kuģošanas tiesību attīstībā, kas liecina par nacionālo kuģošanas tiesību unifikāciju un internacionalizāciju, jo gan kuģi, gan jūrniki, gan pasažieri, gan jūras kravu pārvadātāji, neatkarīgi no tā, kādas valsts pilsoņi viņi ir, izmanto vienas un tās pašas jūras un okeānus. Arī kuģošana ir starptautiska, jo kuģiem un to apkalpēm ir kopēja starptautiska kuģošanas prasme un valoda.⁵²

Autores skatījumā, vienu no svarīgākajām lomām kuģošanas tiesību unifikācijas procesā pasaulē mūsdienās ieņem IMO, kuras darbība kuģošanas tiesību jaunradē vērsta uz kuģu drošības standartu izstrādi un jūras vides piesārņošanas no kuģiem novēršanu.

⁴⁷ Latvijas tiesību avoti. E.Meļķiņa redakcijā. Rīga, 1998, 237. lpp.

⁴⁸ Bergholcs J. Jūras tiesības. Publiskās tiesības, 1. Rīga: Zvaigzne ABC, 1997, 30. lpp.

⁴⁹ Jūrniecības vēsture. Pieejams: <http://www.latvia.travel/lv/raksts/jurniecibas-vesture> [aplūkots 2014.gada 19.augustā].

⁵⁰ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 111. lpp.

⁵¹ Turpat, 112. lpp.

⁵² Tetley W. Uniformity of International Private Maritime Law – The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions – How to adopt an International convention. Pieejams: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/uniformitymarlaw/> [aplūkots 2012. gada 9. aprīlī].

Kā jau autore minēja šīs nodaļas sākumā, tad kuģošanas tiesības atrodas ciešā mijiedarbībā ar starptautiskajām jūras tiesībām, un līdz ar to nākamajā apakšnodaļā autore analizēs dažādu autoru viedokļus attiecībā uz starptautisko jūras tiesību definīciju un kuģošanas tiesību vietu jūras tiesību sistēmā.

1.2. Kuģošanas tiesību saistība ar starptautiskajām jūras tiesībām

Profesors Viljams Tetlejs (*William Tetley*) Starptautiskās jūras tiesības (angļu val. – *international maritime law*) iedala starptautiskajās publiskajās jūras tiesībās (publiskās starptautiskās jūras tiesības), privātajās starptautiskajās jūras tiesībās (kolīziju jūras tiesības) un starptautiskajās privātajās jūras tiesībās, kas regulē attiecības starp dažādu valstu privātām personām jūras tiesību jomā.⁵³ Attiecīgi definējot:

starptautiskās publiskās jūras tiesības - tiesības, kas regulē valstu savstarpējās tiesiskās attiecības ar jūrniecību saistītās lietās;

privātās starptautiskās jūras tiesības - kā normu kopums, kas tiek izmantots jūrniecības strīdu izšķiršanai, tādu kā piemērojamā likuma, jurisdikcijas izvēle un āvalstu spriedumu atzīšana starp privātiem dažādu valstu tiesību subjektiem;

starptautiskās privātās jūras tiesības - tiesības, kas regulē dažādu valstu privātpersonu savstarpējās tiesiskās attiecības ar jūrniecību saistītās lietās.

Par starptautisko privāto jūras tiesību avotiem minētais profesors uzskata:

- a) starptautiskās konvencijas un līgumus;
- b) starptautiskās paraugu tiesības (angļu val. – *model laws*);
- c) līgumu standartformas;
- d) standarta terminus;
- e) starptautiskās paražas;
- f) *lex maritima* kā *lex mercatoria* sastāvdaļu;
- g) vadošo tiesību speciālistu doktrīnas;
- h) starptautisko tiesu un šķīrējtiesu spriedumus;
- i) nacionālo augstāko un citu tiesu un arbitražu lēmumus ar starptautisku reputāciju.

Kā raksta K. Mukherdži (*K.Mukherjee*)⁵⁴ attiecībā uz to, kas ir jūras tiesības, tiek izteikti dažādi viedokļi - vieni autori uzskata, ka jūras tiesības nodrošina juridisku ietvaru jūras transportam, t.i., tās ir jūras transporta tiesības; citi ar jūras tiesībām saprot juridisku noteikumu un jēdzienu kopumu, kas regulē kravas un pasažieru pārvadāšanu pa jūru. Minētajās definīcijās jūras

⁵³ Uniformity of International Private Maritime Law – The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions – How to adopt an International convention. Pieejams: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/uniformitymarlaw/> [aplūkots 2012. gada 9. aprīlī].

⁵⁴ Mukherjee K. Maritime legislation. WMU Publications, 2002, p. 1.

tiesībām tiek piešķirta privāto tiesību izpratne un šo viedokļu autori nošķir tās no citas jūras tiesību nozares, kas tiek identificēta ar starptautisko publisko tiesību nozari, kas skar okeāna un tā resursu pamatprincipus. Cita viedokļa piekritēji uzskata, ka jēdziens „jūras tiesības (angļu val. - *maritime law*)” nozīmē likumus, noteikumus, juridiskas koncepcijas un procesus attiecībā uz jūras un okeāna resursu izmantošanu un navigāciju.⁵⁵

Norvēģu jūras tiesību autori par labāku atzīst definēt jūras tiesības (angļu val. – *maritime law*) kā juridisku noteikumu komplektu, kas ir unikāli (*unique*) kuģošanai.⁵⁶ Jūras tiesības ietver privātās tiesības (fraktēšanas līgumi un konosamenti), kā arī publiskās tiesības (piemēram, kuģa nacionālās prasības un kuģa drošības kontrole).⁵⁷

Turpretī Kristofers Hills (*Christopher Hill*) grāmatā „Jūras tiesības” (angļu val. - *Maritime law*) aplūko jautājumus par kuģu reģistrāciju, kuģa būvi un pārdošanu, jūras prasībām, jūras pārvadājumu, ločiem u.c.⁵⁸

Anglijā jūras tiesībās jēdziens „*maritime law*” ietver jēdzienus „*law of the sea*” un „*shipping law*”. Profesors Malkolms Šavs (*Malcolm Shaw*) savā grāmatā⁵⁹ starptautisko jūras tiesību jautājumus ietvēris nodaļā ar nosaukumu, kas latviešu valodā tiek tulkots kā jūras tiesības, bet angļu valodā profesors lieto jēdzienu *The Law of the Sea*. Profesors uzsver, ka vēsturiski izveidojies, ka jūra pilda divas galvenās funkcijas: pirmkārt, kā komunikācijas līdzeklis, otrkārt, kā milzīgs gan dzīvo, gan nedzīvo resursu rezervuārs.⁶⁰

Profesors Jans Brounlijs (*Ian Brownlie*) savā starptautiskajām tiesībām veltītajā grāmatā⁶¹ arī jautājumus par jūras teritoriju tiesisko režīmu aplūko nodaļā ar tādu pašu nosaukumu kā iepriekš minētais autors (angļu val. – *Law of the sea*).

Zemēs ar anglosakšu tiesību sistēmu ar jūras tiesībām tiek saistīts vēl arī jēdziens „*admiralty law*”, ar ko arī tiek saprasta Anglijas Admirālītes (angļu val.- *Admiralty*) tiesas jurisdikcija attiecībā uz jūras tiesību jautājumiem, kas izteikti atšķiras no kopējo tiesību (*common law*) tiesu jurisdikcijas.⁶² Ar jēdzieniem „*Maritime Law*”, „*Shipping Law*”, „*Admiralty Law*” tiek aptverti kuģošanas industrijas un komercijas privātie aspekti, t.i., kravu pārvadājumi pa jūru, apdrošināšana, turpretī jēdzienā „*Law of the Sea*” tiek ietverts jūras publiskais un starptautiskais aspekts, t.i., jūras robežu jautājumi, piekrastes resursi, jūras vides jautājumi, zvejniecība, jūras zonas, u.c.⁶³

⁵⁵ Mukherjee K. *Maritime legislation*. WMU Publications, 2002, p. 1.

⁵⁶ Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L. *Skandinavian maritime law. The Norwegian perspective*. 3d edition. Universitetsforlaget, 2011, p. 23.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Hill C. *Maritime law by Christopher Hill*, fifth edition, LLP, 1998, and fourth edition, LLP, 1995.

⁵⁹ Malcolm S. *International law*. Fourth edition. 1997, A Grotius publication, Cambridge, p. 390.

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Brownlie I. *Principles of public international law*. Clarendon Press, Oxford, 1998.

⁶² Mukherjee K. *Maritime legislation*. WMU Publications, 2002, p.1.

⁶³ The IMLI Manual on International Maritime Law. Volume II; *Shipping Law*. General editor Attard D.J. OXFORD, University Press, 2006, pp. 2, 3.

Anglijā atsevišķus jūras prasību veidus (tādus kā preču jūras pārvadājuma līguma noteikumu pārkāpumi (angļu val. - *breach of a contract for the carriage of goods by sea*) skata komercietis (Commercial Court) procesa pret personām ietvaros (*in personam*). Turpretī procesi “*in rem*” tika skatīti tikai Admirālītātes tiesā.⁶⁴ Tagad minētās tiesas funkcijas ir pārņēmusi viena no Augstākās tiesas nodaļām - Karalienes krēsla nodaļa (*Queen's Bench Division*).

Kaut arī mūsdienās Lielbritānijā pastāv viena tiesu sistēma un viena tiesību sistēma, tomēr joprojām speciālie noteikumi, kas attiecas uz kuģošanas lietām ir Admirālītātes tiesas kompetencē, kas ietilpst Augstākās tiesas sastāvā.⁶⁵

Kas ir kuģošanas tiesības (angļu val. - *shipping law*)?

Kā skaidro K. Mukherdži, tad vienkāršotā izpratnē ar kuģošanas tiesībām tiek saprastas tiesības, kas attiecas uz kuģiem un kuģniecību.⁶⁶ Līdz ar to šīs tiesības atšķiras no jūras tiesībām (angļu val. - *maritime law*), kas pēc sava rakstura ir publiskas. Varētu uzskatīt, ka jēdziens kuģošanas tiesības ir sinonīms jēdzienam *admiralty law*⁶⁷ (Anglijas tiesībās). Tomēr nepieciešams saskatīt atšķirību starp šiem jēdzieniem tajā ziņā, ka kuģošanas tiesību objektu loks ir plašāks, tas ietver sevī visu attiecībā uz kuģiem, kuģošanu un jūras transportu. Kā uzskata minētais autors, abi jēdzieni attiecas uz privāto tiesību sfēru un ietver sevī komerciālās jūras tiesības, jūras darba tiesības, kā arī admirālītātes tiesības, bet nesniedzas līdz jēdziena jūras tiesības būtības, ar ko tiek apzīmēta viena no starptautisko publisko tiesību nozarēm, izpratnei. Jūras tiesības (*maritime law*) satur divus elementus – publisko un privāto. Tomēr teikt, ka starp šiem diviem elementiem pastāv divdalījums jūras tiesībās (*maritime law*) un kuģošanas tiesībās (*shipping law*) būtu kļūdaini.⁶⁸ Autore piekrīt šim viedoklim, jo uzskata, ka arī kuģošanas tiesības satur publisko tiesību normas.

Jūras tiesības to modernajā formā ir attīstījušās Anglijā ar Admirālītātes tiesu un izplatījušās pa visu pasauli. Anglijas tiesu spriedumiem ir liela ietekme uz kuģošanas tiesību formēšanos pasaulē.⁶⁹

Jūras likumdošana Anglijā sastāv no likumiem (*statute law*) un tiesu prakses (*case law*).⁷⁰ Kopš seniem laikiem Anglijā pastāvējusi sacensība starp Admirālītātes tiesu un kopējo tiesību (angļu val. - *common law*) tiesu. Lietas saistībā ar īpašuma tiesībām uz vrakiem jūrā piekrīt Admirālītātes tiesas jurisdikcijai, piemēram, ja vraks atrasts krastā – tad tas ir kopējo tiesību tiesas jautājums, bet, ja jūrā atrastu vraku izceļ krastā, tad tas ir Admirālītātes tiesas jautājums. Tāpat arī

⁶⁴ Bundock M. Shipping law handbook. London, 2007, p. 2.

⁶⁵ Grime R. Shipping Law. London, Sweet&Maxwell, 1991, p. 2.

⁶⁶ Autore piezīme: latviešu valodā angļu vārds “shipping” tiek tulkots kā tirdzniecības flote, kravas pārvadāšana, kuģniecība.

⁶⁷ Autore piezīme: latviešu valodā šis vārds tulkots kā admirālītāte.

⁶⁸ Mukherjee K. Maritime legislation. WMU Publications, 2002, p. 2.

⁶⁹ International Shipping Law by G.P.Pamborides, Ant.N.Sakkoulas publishers Athens, Kluwer Law International, Hague/London/Boston, 1999, p. 184.

⁷⁰ Ibid., p. 35.

Admiralitātes tiesa skatīs jautājumus par tiesas ceļā pārdota nepieprasīta vraka pārdošanas ieņēmumu sadali.⁷¹

Angļu 1854.gada Tirdzniecības Kuģniecības Akts (*Merchant Shipping Act*) bija pirmais dokuments (*statute*), kurā tika konsolidēti jūras tirdzniecības noteikumi vienā dokumentā. Vēlākos gados šis dokuments ir ticis papildināts un pēdējais jaunākais ir 1995.gada dokuments (*Merchant Shipping Act 1995*).⁷²

Starptautiskās jūras tiesības ir atsevišķa starptautisko tiesību nozare. Kuģošanas tiesības ir cieši saistītas ar starptautiskajām jūras tiesībām. Galvenā atšķirība starp šīm divām tiesību nozarēm ir to regulējamās attiecības, šo attiecību raksturs un subjekti. Starptautisko jūras tiesību subjekti ir valstis, bet to regulējamais objekts ir jūras teritorijas. Turpretī kuģošanas tiesības darbojas kuģošanas sfērā un regulē ar to saistītās attiecības.

Profesors Juris Bojārs definē jūras tiesības (starptautiskās) kā tiesību normu kopumu, kas regulē jūras izplatījuma tiesisko režīmu un starptautiskās attiecības, kuras rodas jūras izmantošanas gaitā.⁷³ Profesors raksta, ka jūras tiesības regulē starptautiskās publiskās, starptautiskās privāttiesības un valstu iekšējās tiesības.⁷⁴

Līdzīga definīcija dota arī autoru kolektīva grāmatā⁷⁵, kurā starptautiskās jūras tiesības tiek skaidrotas kā starptautisko tiesību normu un principu kopums, kas regulē starptautiskās publiski tiesiskās attiecības starp valstīm, starptautiskajām organizācijām un ar starptautisko tiesībsubjektību apveltītajiem veidojumiem jūras, tās dziļu un resursu, kā arī virs tās esošās gaisa telpas izmantošanas gaitā.⁷⁶

Profesors Jons Bergholcs jūras tiesības iedala starptautiskajās un nacionālajās (valsts iekšējās) jūras tiesībās.⁷⁷ Starptautiskās jūras tiesības ir normu un institūtu kopums, kas regulē attiecības starp starptautisko tiesību subjektiem Pasaules okeāna izmantošanā dažādiem mērķiem, tā aizsardzību no piesārņojuma, kā arī atsevišķu tā daļu tiesisko režīmu. Nacionālās jūras tiesības regulē īpašuma un citas attiecības starp pilsoņiem un organizācijām kuģniecībā, zvejniecībā un citās jūras saimniecības nozarēs. Tās ir cieši saistītas ar starptautisko publisko tiesību, starptautisko privāto jūras tiesību un citu nozaru tiesību normām.⁷⁸

⁷¹ International Shipping Law by G.P.Pamborides, Ant.N.Sakkoulas publishers Athens, Kluwer Law International, Hague/London/Boston, 1999, p. 40.

⁷² Pieejams: Bundock M. Shipping law handbook. London, 2007.

⁷³ Bojārs J. Starptautiskās publiskās tiesības. Rīga, Zvaigzne ABC, 3.pārstrādātais izdevums, 422. lpp.

⁷⁴ Bojārs J. Starptautiskās tiesības. Rīga, Zvaigzne ABC, 1998, 188. lpp.

⁷⁵ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997.

⁷⁶ Turpat, 4. lpp.

⁷⁷ Бергольц И. Морское право (публичное). SIA „JUMI”, 1997, с. 5.

⁷⁸ Ibid, с. 6.

Salīdzinot profesora Jona Bergholca nacionālo jūras tiesību skaidrojumu ar iepriekš minētajā autoru kolektīva jūras tiesību mācību grāmatā ietverto nacionālo jūras tiesību definīciju,⁷⁹ saskatāma atšķirīga izpratne par nacionālajām jūras tiesībām. Autoru kolektīva izdevumā, kam piekrīt arī autore, ar nacionālajām jūras tiesībām tiek saprasts valstu nacionālo publisko tiesību normu kopums, kas regulē valsts jurisdikcijā esošo jūras ūdeņu tiesisko režīmu, nosakot valsts teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas platumu, kā arī regulē valsts fiskālo, sanitāro, imigrācijas un muitas kontroli valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos, kontroli pār šajos ūdeņos notiekošo jūras dzīvo un nedzīvo resursu ieguvu.

Starptautiskās jūras tiesības autoru A.Fogela un O.Grīnberga grāmatā „Starptautiskās tiesības” definētas kā „starptautisko publisko tiesību sastāvdaļa... tiesību normu kopums, kurš regulē starptautisko tiesību subjektu (valstu, starptautisko organizāciju) attiecības, kas veidojas un pastāv sakarā ar viņu darbību Pasaules okeānā.”⁸⁰ Tāda pati definīcija dota arī vēlāk izdotajā A.Fogela grāmatā.⁸¹

Krievijas autors V.N.Gucuļaks jēdzienā „jūras tiesības” (angļu val. - *maritime law*) ietver trīs galvenās sastāvdaļas:

- 1) valsts iekšējās tiesības (angļu val. - *municipal, national law*);
- 2) starptautiskās publiskās tiesības (angļu val. - *international public law*);
- 3) starptautiskās privātās tiesības (angļu val. - *international private law*).⁸²

Valsts iekšējās jūras tiesības, saskaņā ar minētā autora viedokli, veido dažādu tiesību nozaru normas, piemēram, jautājumus saistībā ar jūras pārvadājuma līgumu, glābšanu uz jūras, jūras apdrošināšanu u.tml. regulē civiltiesību normas. Administratīvo tiesību normas regulē kuģu iziešanu jūrā no Krievijas Federācijas ostām. Krievijas kuģu kapteiņu atbildību par palīdzības nesniegšanu cietušajiem jūrā reglamentē krimināltiesību normas. Krievijas kuģu apkalpes darba apstākļus nosaka darba likuma normas. Savukārt starptautiskās publiskās jūras tiesības ir starptautisko tiesību nozare, kuras objekts ir starptautiskās attiecības, kas rodas Pasaules okeāna izmantošanā.⁸³

Par starptautiskajām privātajām jūras tiesībām minētais autors uzskata tās tiesību normas, kas regulē attiecības starp organizācijām (juridiskām personām) un fiziskām personām galvenokārt saistībā ar jūras tirdzniecību. Starptautiskajām privātajām jūras tiesībām piemīt civiltiesisks raksturs ar „ārzemju elementa” klātbūtni. Tādējādi tās ir mantiskās attiecības, kas saistītas, piemēram, ar preču jūras pārvadājumu, glābšanu, vilkšanas pakalpojumiem, vispārējo avāriju u.tml. Par nepieciešamu priekšnoteikumu šo starptautisko mantisko attiecību regulējumam ir tiesību normu

⁷⁹ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 7. lpp.

⁸⁰ Fogels A., Grīnbergs O. Starptautiskās tiesības. Rīga: Zvaigzne, 1981, 122. lpp.

⁸¹ Fogels A. Modernās starptautiskās tiesības. Rīga: Zvaigzne ABC, 2009, 19. lpp.

⁸² Гуцуляк. Морское право. Москва, Роскомсульт, 2000, с. 6.

⁸³ Ibid, с. 7.

unifikācija un kolīziju normas un principi, piemēram, kuģa karoga princips (*lex banderae*), līguma noslēgšanas vietas princips (*lex loci contractus*) u.c.⁸⁴ Aplūkojot autora darbu kopumā, redzams, ka jautājumi par kuģa, kuģa kapteiņa un apkalpes tiesisko statusu tiek aplūkoti darba sadaļā ar nosaukumu „Publiskās jūras tiesības”, līdztekus jautājumiem par jūras teritoriju tiesisko statusu. Turpretī darba sadaļā „Privātās jūras tiesības” tiek aplūkoti jautājumi par preču un pasažieru jūras pārvadājuma līgumu, vispārējo avāriju, glābšanu, kuģu sadursmi, jūras apdrošinājumu, kuģa īpašnieka atbildības ierobežošanu, īpašuma strīdu risināšanu.⁸⁵

Profesors I.M.Avramenko raksta, ka starptautiskās jūras tiesības regulē savstarpējās valstu attiecības un darbību Pasaules okeāna resursu izmantošanā.⁸⁶ Minētais autors starptautiskās jūras tiesības definē kā normu kopumu, kas nosaka jūras teritoriju statusu un regulē starpvalstu attiecības šo teritoriju izpētē un izmantošanā. Savukārt ar mērķi nodrošināt iespējami efektīvāku starptautisko jūras tiesību normu realizāciju, piemērojot tās konkrētas valsts apstākļiem, valstis izdot savus iekšējos jūras tiesību normatīvos aktus, piemēram, likumu par valsts robežu, par kontinentālo šelfu u.c.⁸⁷

Krievijas jūras tiesību mācību literatūrā⁸⁸ Krievijas jūras tiesības tiek definētas kā kompleksa tiesību nozare, kas regulē to sabiedrisko attiecību daļu, kas rodas jūras tirdzniecībā starp juridiskajām, fiziskajām personām un valsti. Minētajā gadījumā ar jūras tiesībām tiek saprasta civiltiesību apakšnozare, kas regulē ar jūras tirdzniecību saistītas civiltiesiskās attiecības. Turpretī starptautiskās privātās jūras tiesības minētajā literatūrā tiek definētas kā starptautisko privāto tiesību apakšnozare, kas regulē civiltiesiskās attiecības, kas izriet no jūras tirdzniecības ar ārvalsts elementa klātbūtni.⁸⁹

Līdz ar to no Krievijas tiesību sistēmas uzbūves viedokļa raugoties, ne jūras tiesības, ne starptautiskās privātās jūras tiesības netiek uzskatītas par patstāvīgu tiesību nozari salīdzinājumā ar tādām tiesību nozarēm kā valsts, administratīvās, darba, krimināltiesības, civiltiesības u.tml. tiesību nozares.⁹⁰

Angļu valodā starptautiskās publiskās jūras tiesības tiek apzīmētas kā „*the law of the sea*” pretstatā jēdzieniem „*admiralty law*” vai “*maritime law*”, kas ietver sevī atsevišķu nozari “*shipping law*”, kura apzīmēšanai latviešu valodā tiek lietots jēdziens “kuģošanas tiesības”, un kas regulē visus jautājumus saistībā ar kuģa “dzīvi” no tā uzbūvēšanas brīža līdz tā ekspluatācijas izbeigšanai.

⁸⁴ Гуцуляк. Морское право. Москва, Роскомсульт, 2000, с. 11.

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Авраменко И. Международное морское право. Феникс, Ростов-на-Дону, 2001, с. 3.

⁸⁷ Ibid, с. 9,10,11.

⁸⁸ Ермолаев В., Сиваков О. Морское право. Учебное пособие, Москва, 2001, с. 4.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Ibid, с. 12.

Skaidrojot jēdzienu „*public international law of the sea*” autori R.Čerčils (*R.R.Churchill*) un A.Love (*A.V.Lowe*) pretstata šīs tiesības jūras privāttiesībām, kas attiecas uz tādiem jautājumiem kā jūras apdrošinājums, preču pārvadāšana pa jūru un jūras privilēģijas (angļu val. – *maritime liens*).⁹¹

Turpretī autoru kolektīva grāmatā „*Shipping law*”⁹² tiek aplūkoti visi ar kuģi saistītie jautājumi, tajā skaitā arī ar kuģa reģistrēšanu saistītie jautājumi, jautājumi par preču pārvadāšanu pa jūru, ar kuģa darbību saistītie jautājumi un apdrošināšanas jautājumi. Līdz ar to autore secina, ka kuģošanas tiesības viennozīmīgi nevar pieskaitīt tikai pie privātajām tiesībām, bet tās ietver sevī arī publisko tiesību normas.

Šīs apakšnodaļas ietvaros autore veictais viedokļu par to, kas ir jūras tiesības, salīdzinājums apstiprina K.Mukherdži secinājumu, ka attiecībā uz to, kas ir jūras tiesības pastāv dažādi uzskati. Kā raksta Barselonas universitātes profesors *Ignacio Arroyo*, jūras tiesību definīcija joprojām ir “atvērts” jautājums, ko ietekmē tādi dažādi faktori kā *common law vs civil law*, tiesību skolas, zinātnieku viedokļi, angļu valoda vs citas valodas, vēsture un tradīcijas, un t.t. Tomēr visos gadījumos, visās nacionālajās tiesību sistēmās, jūras tiesībām jābūt kā patstāvīgai tiesību nozarei, jo jūra un jūrlietas ir pelnījuši īpašus noteikumus, lai apmierinātu savas īpašās vajadzības un apstākļus.⁹³

Latvijas jūras tiesību autori attiecībā uz jūras tiesību kā starptautisko publisko tiesību sastāvdaļu definīciju pauž vienotu nostāju.

Autore aizstāv viedokli, ka jūras tiesības definējamas kā tiesību sistēma, kuru veido divas sastāvdaļas – publiskās jūras tiesības (angļu val. - *law of the sea*), kas ir starptautisko publisko tiesību nozare, un kuģošanas tiesības (angļu val. - *shipping law*), kas ietver sevī gan publisko, gan privāto tiesību elementus. Tā kā galvenais kuģošanas tiesību objekts ir kuģis, tad ar kuģu vrakiem saistītās tiesības autore definē kā vienu no kuģošanas tiesību institūtiem.

Viena no starptautisko jūras tiesību un kuģošanas tiesību kopīgajām iezīmēm ir radniecīgā šo tiesību avotu sistēma, jo gan viena, gan otra nozare balstās uz paražu tiesībām un starptautiskajiem nolīgumiem un nereti viens un tas pats avots regulē gan starptautiskās jūras tiesības, gan kuģošanas tiesības, ietverot abām tiesību nozarēm raksturīgas normas.⁹⁴

Pastāv uzskats, ka kuģojošu kuģi varētu aplūkot kā kustīgu tiesību sistēmu,⁹⁵ kuras viens no galvenajiem avotiem ir starptautiskās konvencijas, kas reglamentē gan kuģošanas drošības, gan jūras vides aizsardzības jautājumus.

⁹¹ Churchill R.R. and Lowe A.V. *The law of the sea*. Juris Publishing, 1999, p. 1.

⁹² Gaskell N., Debattista C., Swatton R. Chorley and Giles' *Shipping Law*. Eight Edition. Pitman publishing, 1987.

⁹³ The IMLI Manual on International Maritime Law. Volume II; *Shipping Law*. General editor Attard D.J. OXFORD, University Press, 2006, p. 3.

⁹⁴ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 6. lpp.

⁹⁵ Bona D. Legal customs and the *lex mercatoria* in international private maritime law. The book: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2009, p. 41.

Tālāk autore analizēs nozīmīgāko starptautisko organizāciju lomu kuģošanas tiesību jaunradē.

1.3. IMO loma kuģošanas tiesību attīstībā pasaulē

Pamatā ir četras starptautiskās institūcijas, kas nodarbojas ar starptautisko jūras tiesību un kuģošanas tiesību normu jaunradi. Tās ir IMO, Starptautiskā Darba organizācija (ILO), ANO Tirdzniecības un attīstības conference (UNCTAD), kā arī Starptautiskā Jūras komiteja (turpmāk – CMI). Viena no nozīmīgākajām autores skatījumā ir IMO, kas nodarbojas gan ar starptautisko kuģošanas tiesību normu jaunradi, gan arī ar starptautisko jūras tiesību unifikāciju. Organizācijas prioritātes atspoguļojas tās moto: „Drošāki kuģi un tīrāki okeāni”⁹⁶.

1940-tajos gados tika atzīts, ka darbības kuģošanas drošības uzlabošanai jūrniecības jomā būs daudz efektīvākas, ja ar tām nodarbosies starptautiskā līmenī, nevis katra valsts atsevišķi, darbodamās individuāli un bez savstarpējas koordinācijas.⁹⁷ Tas bija par iemeslu tam, ka ANO Ekonomiskā un sociālā padome 1948.gadā no 19.februāra līdz 6.martam Ženēvā sasauca Apvienoto Nāciju jūras konferenci, kas pieņēma starptautisku konvenciju ar kuru tika nodibināta starpvaldību jūras konsultatīvā organizācija (IMCO). Konvencija stājās spēkā 1958.gada 17.martā. 1982.gada maijā tika veikti grozījumi konvencijā, pārdēvējot organizāciju par IMO.

IMO darbojas kā ANO specializētā aģentūra saskaņā ar ANO Asamblejas 1948.gada 18.novembra Rezolūciju 204. Specializētās aģentūras statuss dod IMO juridisku un finansiālu neatkarību. Tai ir patstāvīga vadības struktūra un savs budžets. IMO galvenā mītne atrodas Londonā. IMO ir 171 dalībvalsts.⁹⁸ IMO budžeta ieņēmumus veido dalībvalstu iemaksas. Katrai valstij aprēķināto iemaksu summu veido divi komponenti: tirdzniecības flotes tonnāža (87,5%) un valsts iespēja maksāt (12,5%).⁹⁹

IMO mērķi ir definēti Konvencijas par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (*Convention on the International Maritime Organization*) (turpmāk - IMO konvencija)¹⁰⁰ 1.pantā, un tie ir:

paredzēt mehānismus valdību sadarbībai to noteikumu izstrādes un prakses jomās attiecībā uz visu veidu tehniskām lietām starptautiskajā tirdzniecībā iesaistītajā kuģošanā, atbalstīt un veicināt vispārēju augstāko prakses standartu pieņemšanu jomās, kas saistītas ar kuģošanas drošību,

⁹⁶ Srivastava C. Safer Ships and Cleaner Oceans: Thirty Years' Work of the International Maritime Organization [1989] transport Review, Vol.9, No.1, pp. 45-57.

⁹⁷ Branch A. Elements of shipping. 8th edition.Routledge, 2007, p. 140.

⁹⁸ Member States, IGOs and NGOs. Pieejams: <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx> [aplūkots 2016. gada 16. augustā].

⁹⁹ Boisson F. Safety at sea. Policies, Regulations & International law. Bureau Veritas, Paris, 1999, p. 60.

¹⁰⁰ Convention on the International Maritime Organization (IMO), Article 1. Pieejams: http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/14/14-01/imo_consolidated.xml [aplūkots 2014. gada 10. martā].

kuģošanas efektivitāti un piesārņojuma no kuģiem profilaksi un kontroli, kā arī risināt administratīvus un juridiskus jautājumus saistībā ar šiem mērķiem;

atbalstīt diskriminējošas attieksmes un valstu valdību noteikto nevajadzīgo ierobežojumu likvidēšanu, kas ietekmē starptautiskajā tirdzniecībā iesaistīto kuģniecību tā, lai veicinātu kuģošanas pakalpojumu pieejamību pasaules tirdzniecībā bez diskriminācijas;

iesniegt izskatīšanai organizācijā citus jautājumus saistībā ar kuģošanu un kuģošanas ietekmi uz jūras vidi¹⁰¹, ko tai var iesniegt citas ANO institūcijas vai specializētās iestādes;

paredzēt informācijas apmaiņu valdību starpā par jautājumiem, kas jāizskata organizācijā.

Organizācija sastāv no Asamblejas, Padomes, Kuģošanas drošības komitejas, Juridiskās komitejas, Jūras vides aizsardzības komitejas, Tehniskās sadarbības komitejas, Attīstības komitejas un tādām pakārtotām institūcijām, kuras organizācija jebkurā brīdī var uzskatīt par nepieciešamām, un Sekretariāta.

Organizācijas augstākais orgāns ir Asambleja, ko veido visas dalībvalstis. Asamblejas sesijās, kas notiek reizi divos gados, tiek izskatīti un pieņemti apakškomitejās un komitejās sagatavotie normatīvie tiesību akti. Katrai dalībvalstij IMO ir viena balss, bet lēmumi tiek pieņemti vai nu ar vienkāršu balsu vairākumu, vai arī ar kvalificētu 2/3 klātesošo valstu balsu vairākumu. IMO izpildinstitūciju – Padomi veido 40 Asamblejas ievēlēti locekļi. Padome sanāk uz sēdēm mēnesi pēc paziņojuma par sēdes sasaukšanu, kas notiek tik bieži, cik nepieciešams tās pienākumu izpildīšanai pēc priekšsēdētāja uzaicinājuma vai ne mazāk kā četru tās locekļu pieprasījuma. Padome apspriež darba programmas projektu un budžeta tāmes, ko sagatavojis ģenerālsēkretārs, ievērojot komiteju priekšlikumus, un izstrādā un iesniedz Asamblejai organizācijas darba programmu un budžetu. Padome saņem komiteju izstrādātos priekšlikumus un rekomendācijas, un nosūta tās Asamblejai, bet Asamblejas sesiju starplaikos, dalībniekiem informācijai kopā ar Padomes komentāriem un ieteikumiem. Padome ieceļ ģenerālsēkretāru, ko apstiprina Asambleja.

Kuģošanas drošības komiteju veido visas dalībvalstis un tā sanāk vismaz vienreiz gadā. Tā vienu reizi gadā ievēl savas amatpersonas un pieņem savu Reglamentu. Kuģošanas drošības komitejai ir jāizskata ikviens organizācijas darbības jomā ietilpstošs jautājums par navigācijas palīgīdzekļiem, kuģu konstrukciju un aprīkojumu, komandas komplektēšanu no drošības viedokļa, sadursmju novēršanas noteikumiem, bīstamu kravu apstrādi, kuģošanas drošības procedūrām un prasībām, hidrogrāfijas informāciju, kuģa žurnāliem un navigācijas pierakstiem, jūras nelaimes gadījumu izmeklēšanu, glābšanas darbiem un glābšanu un citiem jautājumiem, kas tieši saistīti ar kuģošanas drošību. Kuģošanas drošības komitejas ietvaros darbojas vairākas apakškomitejas

¹⁰¹ Autores piezīme: IMO Juridiskās komitejas 99.sesijas darba kārtībā bija iekļauts jautājums, kas vērsts uz IMO Stratēģiskā virziena maiņu, paredzot tās kompetencē arī jautājumus par atbildību un kompensāciju piesārņojuma gadījumos, ko izraisījušas naftas ieguves izpētes un izmantošanas darbības jūrā. Tomēr tas neguva dalībvalstu atbalstu sesijā un tika nolemts mērķi negrozīt.

(septiņas uz 01.01.2016.), kas risina jautājumus saistībā ar bīstamu kravu pārvadājumiem, radio komunikāciju un meklēšanas un glābšanas jautājumiem, jautājumiem saistībā ar gāzes un lejamkravām u.c.

Jūras vides aizsardzības komiteju veido visas dalībvalstis un šīs komitejas uzdevums ir izskatīt visus organizācijas darbības jomā ietilpstošos jautājumus saistībā ar piesārņojuma no kuģiem profilaksi un kontroli. Pēdējos gados šīs komitejas uzmanības lokā ir siltumnīcas efektu radošu gāzu emisiju mazināšana no kuģiem.¹⁰²

Arī Tehniskās sadarbības komiteju veido visas dalībvalstis. Šī komiteja izskata visus jautājumus, kas ietilpst organizācijas darbības jomā par tādu tehniskās sadarbības projektu īstenošanu, ko īsteno attiecīgā ANO programma, kurai organizācija ir izpildes vai sadarbības iestāde vai pārvalda līdzekļus, kas brīvprātīgi ir nodoti organizācijai, kā arī citus jautājumus attiecībā uz organizācijas darbībām tehniskās sadarbības jomā.

Formalitāšu komiteja tika izveidota 1968.gadā ar mērķi palīdzēt dalībvalstīm ieviest 1965.gada Konvencijas par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu prasības.

Juridiskā komiteja tika izveidota 1967.gadā un tajā piedalās visas IMO dalībvalstis. Juridiskā komiteja izskata visus juridiskos jautājumus, kas ietilpst organizācijas darbības jomā. Juridiskā komiteja sanāk vismaz reizi gadā sesijās. Juridiskā komiteja pieņem savu reglamentu un ievēl priekšsēdētāju. Tā iesniedz Padomei starptautisku konvenciju projektus vai grozījumus komitejas izstrādātajās starptautiskajās konvencijās, kā arī ziņojumus par komitejas darbu kopš pagājušās padomes sesijas. Sesiju starplaikā, ja nepieciešams, dalībvalstis piedalās sesijā izveidoto starpsesiju darba grupās.

IMO funkcijas attiecībā uz starptautisko tiesību normu jaunradi ir noteiktas IMO konvencijas 2.pantā, kas nosaka, ka organizācija izstrādā konvenciju, vienošanos vai citu nepieciešamo pasākumu projektus un iesaka tos valdībām un starpvaldību organizācijām, kā arī, ja nepieciešams, sasaukt šādas konferences, kā arī izstrādā mehānismus dalībnieku konsultācijām un informācijas apmaiņai valdību starpā.

Bez konvencijām, kas ir saistoši dokumenti valstīm, kuras tām ir pievienojušās, IMO tiek izstrādātas arī dažāda veida rekomendācijas, kodeksi, vadlīnijas attiecībā uz kuģu konstrukcijām, kuģu vadību, jūras vides aizsardzību, kā arī attiecībā uz pieņemto konvenciju ieviešanas jautājumiem. Šie dokumenti nav saistoši instrumenti, bet palīdz valstīm attiecībā uz konvencijās ietvertu terminu interpretāciju, kā arī pievērš uzmanību tiem jautājumiem, ko nepieciešams detalizētāk izstrādāt konvencijas ieviešanas procesā.

¹⁰² Informācija par Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 62.sesiju. Latvijas Jūras administrācijas izdevums „Jūrnieks”, Nr.8 (56) 2011, 4.lpp. Pieejams: www.lja.lv [2012. gada 12. augustā].

Uz 01.01.2014.gadu IMO ir izstrādājusi vairāk kā 60 konvencijas un to protokolus starptautiskās kuģošanas un jūras vides aizsardzības jomā.¹⁰³

IMO kā vienai no ANO specializētajām aģentūrai nav dotas pilnvaras pieņemt konvencijas, bet IMO to pieņemšanai var sasaukt diplomātiskās konferences, kas ir atvērtas visām valdībām.

Vraku aizvākšanas konvencija tika pieņemta 2007.gadā IMO sasauktajā diplomātiskajā konferencē Nairobi (Kenija).

Darbs pie tā saukto „juridisko konvenciju” izstrādes un esošo konvenciju grozīšanas parasti notiek IMO Juridiskajā komitejā. Turpretī tehniska rakstura konvencijas tiek izstrādātas Jūras drošības komitejā vai Jūras vides aizsardzības komitejā.

Kaut arī jau 2007.gadā tika pieņemta Vraku aizvākšanas konvencija, tomēr arī Juridiskās komitejas 98.sesijas, kas notika no 2011.gada 4. - 8.aprīlim Londonā, darba kārtībā tika iekļauts ar minēto konvenciju saistīts jautājums.¹⁰⁴

Saistībā ar Vraku aizvākšanas konvencijas ieviešanu attiecībā uz jautājumu par finansiālā nodrošinājuma sertifikātu izdošanu kuģa berbouta reģistrācijas gadījumā, tika izskatīts Vācijas, Beļģijas un Dānijas izstrādātais Asamblejas Rezolūcijas projekts par vraku aizvākšanas sertifikāta izsniegšanu berboutā reģistrētiem kuģiem. Rezolūcija rekomendē Vraku aizvākšanas konvencijas dalībvalstīm atzīt, ka konvencijas 12.panta otrajā daļā noteikto sertifikātu par apdrošināšanas vai cita finansiālā nodrošinājuma spēkā esamību kuģim, kurš reģistrēts uz berbouta līguma pamata, izsniedz kuģa karoga valsts (ja tā ir konvencijas dalībvalsts) un nevis kuģa pamatreģistrācijas valsts.

Rezolūcijas projekts tika izstrādāts pēc analogijas ar Asamblejas 2009.gada 2.decembra rezolūciju A.1028(26) Par bunkera sertifikātu izsniegšanu berboutā reģistrētiem kuģiem saistībā ar 2001.gada Starptautisko konvenciju par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu. Komiteja apstiprināja minēto Rezolūcijas projektu un nolēma to iesniegt izskatīšanai IMO Padomes 106. sesijā tālākai pieņemšanai Asamblejas 27.sesijā. Komiteja atbalstīja Vācijas delegācijas izteikto ierosinājumu Vraku aizvākšanas konvencijas dalībvalstīm noteikt nacionālos kontaktpunktus ziņojumu par notikušajiem nelaimes gadījumiem iesniegšanai saskaņā ar konvencijas 5.pantu. Sekretariāts informēja, ka tiks veikti pasākumi attiecīgas datubāzes izveidei, kurā dalībvalstīm vajadzēs ievadīt informāciju par attiecīgajiem kontaktpunktiem.

Vēl viens, autores ieskatā ļoti nozīmīgs notikums minētajā sesijā bija viedokļu apmaiņa par priekšlikumu paaugstināt 1976.gada Konvencijas par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras

¹⁰³ List of IMO conventions. Pieejams: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx> [aplūkots 2016. gada 16. augustā].

¹⁰⁴ Skatīt: Legal Committee 98th session. Agenda item 13 LEG 98/13/2 18 February 2011. ANY OTHER BUSINESS Strategies to facilitate entry into force of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 in cases of bareboat charter registration: responsibility for issuing certificates of insurance in cases of bareboat charter registration. Pieejams: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=98> [aplūkots 2012. gada 7. augustā].

prasībām 1996.gada protokolā (turpmāk - LLMC 96)¹⁰⁵ noteikto atbildības limitu, atbilstoši LLMC 96 8.pantā noteiktajai „klusās piekrišanas” procedūrai.¹⁰⁶

Minētās sesijas darba gaitā gandrīz visas, viedokļu apmaiņā piedalījušās, valstis atbalstīja ierosinājumu, akcentējot nepieciešamību iegūt papildus informāciju par LLMC 96 8.pantā noteiktajiem apstākļiem, kas jāņem vērā, lemjot par atbildības limita robežu (t.i., negadījumu prakse, valūtas kursa izmaiņas un ierosināto grozījumu ietekme uz apdrošināšanas izmaksām).

Šaubīgu nostāju attiecībā uz atbildības limita paaugstināšanas nepieciešamību puda Japānas delegācija, kuras sagatavotā informācija par pasaules vidējo patēriņa cenu indeksa pieaugumu periodā no 1996.-2010.gadam, parādīja, ka patēriņa cenu indeksa pieauguma līmenis minētajā periodā bija mazāks par 6% (līdz ar to, palielinot atbildības robežas par LLMC 96 8.pantā atļauto maksimālo sešu procentu gada likmi, pieaugums būtu daudz lielāks nekā faktiskā inflācija).

Līdzīgu nostāju puda arī Turcijas un Ķīnas delegācijas. Krievijas delegācija izteica bažas par to, ka pārāk liels atbildības limita pieaugums varētu atturēt valstis no LLMC 96 ratifikācijas (2011.gadā 13 no 52 1976.gada Konvencijas par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (turpmāk - LLMC) dalībvalstīm nav pievienojušās LLMC 96).¹⁰⁷

Izskatot minēto jautājumu nākamajā – 99.sesijā, kas notika no 2012.gada 16. - 20.aprīlim, tika atbalstīts Japānas piedāvātais priekšlikums, t.i., 51% no spēkā esošās atbildības ierobežojuma summas¹⁰⁸, un tika pieņemta Rezolūcija par grozījumiem atbildības ierobežojumu apmērā, kas noteikti 1976.gada Konvencijas par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām 1996.gada protokolā.¹⁰⁹

Šī jautājuma nozīmīgumu autore saskata tajā apstākļī, ka Vraku aizvākšanas konvencijas 10.pants satur atsauci uz LLMC, nosakot vraka īpašniekam tiesības ierobežot atbildību atbilstoši arī LLMC. Līdz ar to atbildības ierobežojuma limita paaugstināšana tajās valstīs, kuras nav veikušas atrunu saistībā ar LLMC piemērošanu attiecībā uz vraku aizvākšanu, radīs iespēju cietušajiem saņemt lielāku zaudējumu atlīdzību.

¹⁰⁵ Autores piezīme: Latvija konvencijai pievienojusies ar 08.03.2007.gada likumu “Par Konvencijas par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām protokolu”. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=154961> [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

¹⁰⁶ Autores piezīme: šī jautājuma galīgā izskatīšana notika IMO Juridiskās komitejas 99.sesijā.

¹⁰⁷ Putāne V. IMO Juridiskās komitejas 98.sesija. Latvijas Jūras administrācijas izdevums “Jūrnieks”, 9.lpp. Pieejams: http://www.jurasadministracija.lv/userfiles/zurnals/2011/jurnieks_05_2011.PDF [aplūkots 2012. gada 11. augustā].

¹⁰⁸ Autores piezīme: Austrālijas priekšlikums bija LLMC 96 6.1(a) un 6.1(b) pantā paredzētos atbildības ierobežojuma limitus paaugstināt atbilstoši maksimālajai LLMC 96 8.panta 6(b) daļā atļautajai atbildības robežai, t.i., seši procenti gadā, summējot procentus no dienas, kad LLMC 96.gada Protokols bija atvērts parakstīšanai, t.i., no 1996.gada 1.oktobra (tādējādi patreizējā ierobežojumu summa tiktu paaugstināta par 147% jeb 2,5 reizes). Latvijas delegācija puda Latvijas Republikas viedokli (16.04.2012. Satiksmes ministrijas instrukcija Nr. 01-23/1), atbalstot Japānas priekšlikumu ar mērķi panākt tādu atbildības limita ierobežojuma summas paaugstinājumu, kas būtu pieņemams vairākumam valstu, panākot limitu paaugstinājumu salīdzinājumā ar 1996.gadu vismaz par 45%.

¹⁰⁹ Pieejams:

[http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowAndWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Documents/LEG%20-%20Legal%20Committee/LEG%205\(99\).pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowAndWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Documents/LEG%20-%20Legal%20Committee/LEG%205(99).pdf) [aplūkots 2012. gada 11. augustā].

Autores ieskatā par negatīvu tendenci Juridiskās komitejas darbā liecina Austrālijas delegācijas, kas sākotnēji bija atbildības ierobežošanas limita paaugstināšanas priekšlikuma autors, paziņojums attiecībā uz LLMC 96 atbildības limitu grozījumiem.¹¹⁰ Austrālijas delegācija savā paziņojumā izteica bažas par komitejas pieeju konkrētā jautājuma izskatīšanā, kas varētu kļūt par precedentu arī turpmākā komitejas darbā, izskatot jautājumus par LLMC 96 noteikto atbildības limitu grozīšanu, jo šis bija pirmais gadījums, kad tika piemērota LLMC 96 8.pantā paredzētā grozījumu pieņemšanas procedūra.

Austrālijas delegācija savā paziņojumā norādīja, ka nepieciešams izskaidrot jautājumu par to valstu, kuras nav LLMC 96 dalībvalstis, lomu atbildības limitu grozījumu izskatīšanā. Komitejas sesijas darbā piedalījās un savu viedokli izteica ne tikai LLMC 96 dalībvalstis, bet arī valstis, kas nav pievienojušās šai konvencijai. Kaut arī LLMC 96 8.panta piektajā daļā ir noteikts, ka par priekšlikumu grozīt atbildības robežas lemj komiteja, tomēr šī panta ceturtajā daļā teikts, ka grozījumus pieņem ar to konvencijas, kas grozīta ar šo protokolu, dalībvalstu divu trešdaļu vairākumu, kas piedalās un balso Juridiskajā komitejā. Austrālijas delegācija uzskata, ka gadījumā, ja komitejā būtu notikusi balsošana, tad Japānas delegācijas priekšlikums nebūtu guvis divu trešdaļu LLMC 96 dalībvalstu vairākumu.

Autore pilnībā atbalsta Austrālijas delegācijas viedokli, jo piedaloties sesijas darbā, arī autorei nebija radusies pārliecība, ka LLMC 96 dalībvalstu vairākums atbalstīja Japānas priekšlikumu. Līdz ar to rodas jautājums, cik tiesiski pamatots bija pieņemtais Juridiskās komitejas lēmums.¹¹¹ Autore uzskata, ka IMO Juridiskajai komitejai būtu nepieciešams mainīt gan jau pieņemto konvenciju grozījumu, gan jaunu konvenciju pieņemšanas procedūru, nododot strīdīgos jautājumus balsošanai.

Viens no Juridiskās komitejas sesiju (notiek vienu vai divas reizes gadā) darba kārtības jautājumiem ir jautājums par Juridiskajā komitejā pieņemto konvenciju un citu līgumu statusu. Līdz ar to pēc Vrakū aizvākšanas konvencijas pieņemšanas 2007.gadā, IMO dalībvalstis katrā no sesijām sniedz informāciju par šīs konvencijas ratifikācijas gaitu savā valstī.

Ievērojami mainījusies situācija attiecībā uz Vrakū aizvākšanas konvencijas ratifikācijas gaitu bija IMO Juridiskās 101.sesijas (no 2014.gada 28.aprīļa līdz 2.maijam) darba laikā. Sakarā ar to, ka Dānija 2014.gada 14.aprīlī ratificēja konvenciju kā 10. valsts, konvencijas stāšanās spēkā priekšnoteikumi tika izpildīti un tā stājās spēkā 2015.gada 14.aprīlī.

¹¹⁰ Pieejams: <http://www.uscg.mil/imo/leg/docs/leg99-report.pdf> [aplūkots 2012. gada 11. augustā].

¹¹¹ Autores piezīme: piedaloties Juridiskās komitejas sesiju darbā no 2000.gada autore ir konstatējusi, ka balsošanas procedūra jautājumu par grozījumiem konvencijās pieņemšanā netiek pielietota.

Uz 2016.gada 16.augustu par Vraku aizvākšanas konvencijas dalībvalstīm bija kļuvušas jau 29 valstis, to skaitā šādas ES dalībvalstis – Bulgārija, Dānija, Vācija, Kipra, Malta, Francija, Nīderlande, Gibraltārs (Apvienotā Karaliste).¹¹²

Autorei ar nožēlu nākas konstatēt, ka Latvijas delegācija nevienā no minētajām Juridiskās komitejas sesijām nevarēja informēt par valsts veikumu minētajā jautājumā, jo likumprojekta virzība par pievienošanos Vraku aizvākšanas konvencijai pēc izsludināšanas 2009.gada 17.decembra Valsts sekretāru sanāksmē tika apturēta, jo netika panākta vienošanās par projektu starpministriju saskaņošanas procesa laikā. Pret konvencijas ratifikāciju iebilda Latvijas Ostu asociācija, kā argumentu minot to, ka pievienošanās konvencijai sadārdzinās jūras pārvadājumus, tādējādi Latvijas ostas kļūs mazāk konkurētspējīgas, kā arī, ka ne visi kuģu īpašnieki vēlēties veikt papildus apdrošināšanu.¹¹³ Turpretī kuģu īpašnieki 2015.gada 14.oktobra Jūras administrācijas rīkotajā seminārā pauda neapmierinātību ar to, ka Latvija nav ratificējusi konvenciju, jo saskaņā ar konvencijas nosacījumiem, apliecinājumu par to, ka kuģim ir nepieciešamais finansiālais nodrošinājums, var izsniegt tikai konvencijas dalībvalsts. Līdz ar to, lai Latvijas karoga kuģis varētu saņemt attiecīgo apliecinājumu, kuģa īpašniekam jāvērsas kādā no konvencijas dalībvalstīm. Minētā kārtība kuģa īpašniekam rada ne tikai neērtības, bet arī izmaksu palielināšanos.

Latvijai starptautiskā līguma normas nav atsevišķi jāievieš ar nacionālo tiesību normu palīdzību, jo Latvijas tiesību sistēmā tās bez šādas ieviešanas var veidot pilnīgu tiesību normu, kura tieši piemērojama, tā kā likumdevējs Latvijas un starptautisko tiesību sistēmu attiecības regulējis saskaņā ar monisma teoriju.¹¹⁴ Starptautisko līgumu Saeima (vai Ministru kabinets) pieņem un apstiprina ar likumu (vai attiecīgi Ministru kabinets, pieņemot Ministru kabineta noteikumus) un tā normas piemēro tieši.

Viena no galvenajām IMO struktūrām ir tās Sekretariāts, ko vada organizācijas ģenerālsekretārs un apmēram 300 cilvēku liels tehniskais un administratīvais personāls. Kaut arī IMO konvencijas 48.pantā ģenerālsekretāram noteiktie pienākumi ietver tikai organizācijas darbam nepieciešamo dokumentu sagatavošanu, savākšanu un izplatīšanu, tomēr praksē līdz ar *Chandrika Prasad Srivastava* no Indijas stāšanos ģenerālsekretāra amatā 1974.gadā pieauga ģenerālsekretāra amata politiskā nozīme. Bet līdz ar *Williamu O'Neila* ievēlēšanu amatā 1990.gada 1.janvārī un pārvēlēšanu 1993. un 1997.gadā vēl vairāk pieauga ģenerālsekretāra amata politiskā ietekme, IMO

¹¹² Informācija pieejama: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> [aplūkots: 2016. gada 17. augustā].

¹¹³ Latvijas Ostu asociācijas 2014. gada 11. jūlija vēstule Satiksmes ministrijai (publiski nav pieejama).

¹¹⁴ Pļaviņa K. Starptautisko un Eiropas Savienības tiesību normu ieviešana Latvijas tiesību sistēmā. Jurista vārds, 2011. 25. janvāris, nr. 4, 7. lpp.

ģenerālsēkretāram kļūstot par vienu no visietekmīgāko starptautiskās jūrnieceības sabiedrības personu.¹¹⁵

No 2016.gada 1.janvāra par IMO ģenerālsēkretāru ievēlēts *Kitack Lim* (Korejas Republika), kurš ir jau astotais ievēlētais ģenerālsēkretārs.

Latvija ir IMO dalībvalsts kopš 1993.gada,¹¹⁶ un ir vairāk kā 20 IMO konvenciju dalībvalsts.¹¹⁷

Pirmais pievienošanās dokuments uzreiz pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas bija Latvijas Republikas Augstākās Padomes 1991. gada 10. septembra deklarācija „Par Latvijas Republikas pievienošanās starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos” ar ko Latvija paziņoja par savu pievienošanās 12 IMO konvencijām.¹¹⁸

1.4. ES tiesību akti kuģošanas tiesību jomā un to savstarpējā mijiedarbība ar IMO konvencijām

Kā uzskata profesors Tonijs Kegels (*Tony Kegel*), kuģošanas tiesības tradicionālā izpratnē kā privātās tiesības, no vienas puses, un Eiropas tiesības, lielākoties publiskās tiesības, no otras puses, ne vienmēr pietiekami labi savstarpēji sadarbojas.¹¹⁹

Savu viedokli profesors pamato ar to, ka publiskās tiesības raksta valdības un tās netiek iniciētas ne no kuģošanas pasaules praktiķiem, ne arī veidotas kā eksistējošas paražas nostiprinājums, tādējādi jaunās tiesības stājas spēkā, pamatojoties uz abstraktiem principiem vai politiskiem lēmumiem, un tās netiek veidotas publiskos forumos un netiek apstiprinātas tikai pēc tam, kad panākta vienošanās praktiķu vidū.¹²⁰ Autore piekrīt minētajam viedoklim, jo praksē, strādājot ar ES pieņemto tiesību aktu ieviešanu nacionālajos normatīvajos aktos, autorei nācies saskarties ar vairākiem problēmjautājumiem, atsevišķus no kuriem autore aplūkos tālāk.

Kaut arī ES kuģošanas tiesībām ir liela ietekme uz pasaules kuģniecību, tomēr tās ir reģionālās tiesības un līdz ar to tās veido tikai vienu no starptautisko kuģošanas tiesību sastāvdaļām.¹²¹

Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – LESD)¹²² 4.pantu transporta jomā ES dala kompetenci ar dalībvalstīm. LESD izpratnē dalītā kompetence ir tāda, kas ir kopīga

¹¹⁵ Boisson F. Safety at sea. Policies, Regulations & International law. Bureau Veritas, Paris, 1999, p. 66.

¹¹⁶ Latvijas un ANO sistēmas sadarbības organizācijas. Pieejams: <http://www.mfa.gov.lv/lv/ano/Latvija-ANO/sadarbiba> [aplūkots 2014. gada 11. martā].

¹¹⁷ Autore piezīme: informācija sniegta uz 2016. gada 1. augustu. Pieejams: <http://www.jurasadministracija.lv/index.php?action=249> [aplūkots 2016. gada 16. augustā].

¹¹⁸ Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=69118> [aplūkots 2016. gada 15. augustā].

¹¹⁹ Shipping law faces Europe: European policy, competition and environment. MAKLU-Bruylant-Juridick&Samhülle, 1995, p. 7.

¹²⁰ Ibid, p. 8.

¹²¹ Mukherjee K. Maritime legislation. WMU Publications, 2002, p.153.

ES un dalībvalstīm.¹²³ Dalītās kompetences gadījumā dalībvalstis īsteno savu kompetenci tiktāl, ciktāl Savienība nav īstenojusi savu kompetenci, turpretī dalībvalstis atkal īsteno savu kompetenci tiktāl, ciktāl ES ir pārtraukusi īstenot savu kompetenci.¹²⁴

Saskaņā ar Eiropas Kopienas iesniegto Deklarāciju, 1984.gada 7.decembrī parakstot UNCLOS, ES kopā ar dalībvalstīm daļa kompetenci jūras transporta, kuģošanas drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā.¹²⁵

Lai īstenotu kopēju transporta politiku LESD 91.pants (bijušais Eiropas kopienas dibināšanas līguma 71.pants)¹²⁶ nosaka, ka Padome pēc apspriešanās ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru nosaka:

- a) kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm;
- b) nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus;
- c) pasākumus, kas pastiprina transporta drošību;
- d) citus attiecīgus noteikumus.

Eiropas Komisijas pieņemtajā „Baltajā Grāmatā” (Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurentspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu)¹²⁷ attiecībā uz jūras transporta jomu tiek izvirzīti mērķi izveidot drošu transporta sistēmu, īpaši akcentējot pasākumus pasažieru kuģu drošības uzlabošanai un vides aizsardzībai pret kuģu radītu piesārņojumu.¹²⁸

Plašāk jūras transporta pārvaldības, konkurētspējas un reģionālās stratēģijas jautājumi tiek aplūkoti ES izstrādātajā „Integrētajā Eiropas Savienības jūrniecības politikā”¹²⁹, kas nosaka piecas darbības jomas uz kurām galvenokārt būs orientēta ES integrētās jūrniecības politikas darbība, t.i., okeānu un jūru ilgtspējīgas izmantošanas optimizēšana, zināšanu un jauninājumu bāzes izveide jūrniecības politikai, optimāla dzīves kvalitāte piekrastes reģionos un Eiropas vadošās nozīmes veicināšana starptautiskajās jūrlietās.

¹²² Līgums par Eiropas Savienības darbību, ES Oficiālais Vēstnesis, 09.05.2008., No.C115

¹²³ Bērziņa-Andersone I. Eiropas Savienības ārējā competence. Jurista vārds, 2010. 21. septembris, nr.38, 13. lpp.

¹²⁴ Turpat.

¹²⁵ Declaration made pursuant to article 5(1) of Annex IX to the Convention and to article 4(4) of the Agreement. Pieejams:[http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#European Community](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#European%20Community) Upon signature [aplūkots 2014. gada 15. martā].

¹²⁶ Autores piezīme: no 2009. gada 1. decembra, kad stājās spēkā Lisabonas līgums, nosaukums “Eiropas Kopienas dibināšanas līgums” ir aizstāts ar nosaukumu „Līgums par Eiropas Savienības darbību” un ir mainīta pantu numerācija.

¹²⁷ Autores piezīme: grāmatas teksts latviešu valodā pieejams ES mājas lapā: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LV:PDF> [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

¹²⁸ Turpat, 12. lpp.

¹²⁹ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, COM(2007) 575. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=457095:cs&lang=lv&list=457095:cs.&pos=1&page=1&nbl=1&pgs=10&hwords=&checkexte=checkbox&visu=#texte> [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

Minētais jūrniecības politikas dokuments nosaka, ka ES veicinās jūrlietu starptautiskās pārvaldības efektivitātes palielināšanu un jūrniecības jomas starptautisko tiesību aktu efektīvu īstenošanu, kā arī Eiropas interešu saskaņošanu galvenajos starptautiskajos forumos.

Attiecībā uz kuģniecības nozares turpmāko attīstību jūrniecības politikas dokumentā teikts, ka šīs nozares turpmākā attīstība būs veiksmīga tikai tad, ja ES turpinās darbu, lai panāktu augsta līmeņa kuģošanas drošumu un drošību, palīdzot sargāt cilvēku dzīvības un vidi un vienlaikus veicinot līdzvērtīgu konkurences apstākļu radīšanu starptautiskā mērogā.¹³⁰

„Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2019.gada perspektīvā”¹³¹ identificē galvenās jomas, kurās ES rīcība stiprinās nozares konkurētspēju, vienlaikus sekmējot vides standartu ievērošanu tajā.

Attiecībā uz jūras transporta drošumu minētais dokuments izvirza mērķi prioritāru nozīmi piešķirt spēkā esošo ES un starptautisko noteikumu izpildei, kā arī to pasākumu izpildei bez kavēšanās, kas ieviesti ar 3.jūras drošības pasākumu bloku.¹³²

Vēl viens no mērķiem, kas ietverts dokumentā, paredz nodrošināt, lai līdz 2012.gadam visām dalībvalstīm – saskaņā ar saistībām, ko tās uzņēmušas, būtu saistošas visas attiecīgās starptautiskās konvencijas un lai tās izpildītu prasības, kas izriet no IMO obligāto instrumentu īstenošanas kodeksa¹³³, kā arī IMO dalībvalstu audita shēmas.¹³⁴

Galvenie temati ES platformai starptautiskajās jūrlietās ir ietverti Komisijas paziņojumā Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Starptautiskās dimensijas aprises integrētajā Eiropas Savienības jūrniecības politikā”.¹³⁵ Minētajā paziņojumā par vienu no ES prioritāro uzdevumu izvirzīts mērķis panākt, lai visas pasaules valstis pievienotos UNCLOS. Attiecībā uz ES lomas nostiprināšanu starptautiskajās

¹³⁰ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, COM(2007) 575. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=457095:cs&lang=lv&list=457095:cs,&pos=1&page=1&nbl=1&pgs=10&hwords=&checkexte=checkbox&visu=#texte> [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

¹³¹ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, COM(2009) 8. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=487184:cs&lang=lv&list=487184:cs,&pos=1&page=1&nbl=1&pgs=10&hwords=&checkexte=checkbox&visu=#texte> [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

¹³² Autores piezīme: domāta Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. martā pieņemtā ES tiesību aktu pakete attiecībā uz jūras drošību, kas tiek saukta par „ERIKA III”.

¹³³ Autores piezīme: domāts the Code for the implementation of mandatory IMO instruments, 2007, resolution A.996(25). Pieejams: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29936&filename=A996%2825%29.pdf [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

¹³⁴ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, COM(2009) 8, 5. lpp.

¹³⁵ COM(2009)536. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=en&lng1=en,lv&lng2=bg,cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv,&val=502414:cs&page=1&hwords=> [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

strukturās dokuments nosaka, ka ES konsekvēti jāpievienojas starptautiskajām organizācijām, kas nodarbojas ar jūrlietām.¹³⁶

Lai veiktu ES uzdevumus un attīstītu tās kompetencē esošas politikas jomas, Parlaments kopā ar Padomi, kā arī Padome un Komisija var pieņemt regulas, direktīvas un lēmumus, kā arī sniegt ieteikumus vai atzinumus.

Regulas (*Regulation; règlement*) ir vispārējās nozīmes tiesību akti, no kuriem izriet tiesības un pienākumi. Regulas ir tieši saistošas ES dalībvalstīm, kurām tās uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojamas visās dalībvalstīs.¹³⁷

Direktīvas (*Directives; directives*) ir ES tiesību akti, kas paredzēti, lai saskaņotu un koordinētu dalībvalstu tiesību aktus. Direktīvas ir saistošas dalībvalstīm, kurām tās adresētas, attiecībā uz rezultātu, ko šīm dalībvalstīm ir pienākums sasniegt. Tāpēc dalībvalsts iestādēm tiek atvēlēta zināma rīcības brīvība izvēlēties formu un metodes, kas izmantojamas, lai sasniegtu noteikto rezultātu. Dalībvalstu pienākums ir pieskaņot savas nacionālās tiesības direktīvu prasībām un direktīvas stājas spēkā tikai tad, kad attiecīgā dalībvalsts ir tās ieviesusi valsts iekšējās tiesībās.¹³⁸ Direktīvu ieviešanai dalībvalstīm tiek atvēlēts laiks, kas ir paredzēts direktīvas tekstā. Direktīvu ieviešanas termiņa laikā dalībvalstīm ir jāatturas no tādu noteikumu izdošanas, kuri nopietni apšaubītu direktīvā noteikto mērķi.¹³⁹

ES tiesības regulē kuģošanu četros veidos:

pirmkārt, kuģošana tiek regulēta ar ES līgumiem;

otrkārt, ar ES regulām, kas tiek pieņemtas jau no 1986.gada (Padomes Regula 4056/86¹⁴⁰, Komisijas Regula 4260/88¹⁴¹; Padomes Regula 4055/86¹⁴²; Padomes Regula 4057/86¹⁴³);

treškārt, ar tādiem neobligātiem pasākumiem kā rekomendācijas.

Un vēl viens ES kuģošanas tiesību avots ir ES Tiesas spriedumi un Komisijas pieņemtie lēmumi.¹⁴⁴

¹³⁶ COM(2009)536. Pieejams: [http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=en&lng1=en,lv&lng2=bg,cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv,&val=502414:cs&page=1&hwords=\[aplūkots 2012. gada 12. augustā\]](http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=en&lng1=en,lv&lng2=bg,cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv,&val=502414:cs&page=1&hwords=[aplūkots 2012. gada 12. augustā]).

¹³⁷ Raihs N., Godars K., Vasiljeva K. Izprotot Eiropas Savienības tiesības: Kopienas tiesību mērķi, principi un metodes. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004, 21. lpp.

¹³⁸ Gatawis S., Broks E., Bule Z. Eiropas tiesības. Rīga: Latvijas Universitāte, 2002, 74. lpp.

¹³⁹ Meseršmits K., Meiere S., Ūsiņa E. Eiropas vides tiesības: Rīga: Latvijas Universitāte, 2003, 55. lpp.

¹⁴⁰ Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport. OJ L 117, 5.5.1988, p. 34–34.

¹⁴¹ Commission Regulation (EEC) No 4260/88 of 16 December 1988 on the communications, complaints and applications and the hearings provided for in Council Regulation (EEC) No 4056/86 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport. OJ L 376, 31.12.1988, p.1-9.

¹⁴² Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 (1986. gada 22. decembris), ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm. OV L 378, 31.12.1986., 1./3. lpp.

¹⁴³ Padomes Regula (EEK) Nr. 4057/86 (1986. gada 22. decembris) par negodīgu cenu noteikšanu jūras transportā. OV L 378, 31.12.1986., 14./20. lpp.

Autors V.Povers (*V.Power*) ES kuģošanas tiesību attīstības vēsturē izdala šādus periodus:

- 1) 1950.-1960-tie gadi;
- 2) 1970-tie gadi;
- 3) 1980-tie gadi un
- 4) 1990-tie gadi, kas tiek uzskatīti par brieduma gadiem ES kuģošanas tiesību vēsturē.¹⁴⁵

Autore R.Greve (*R.Greves*) ES kuģošanas tiesību attīstības vēsturē papildus vēl akcentē 1986.gadu, kad tiek pieņemta Padomes Regula 4055/86, Padomes Regula 4056/86, Padomes Regula 4057/86 un Padomes Regula 4058/86¹⁴⁶, kuras veidoja pirmo ES jūras transporta politikas attīstības fāzi, un 1989.gada jūras tiesību paketi ar priekšlikumiem, ko Eiropas Kopienas Komisija iesniedza Eiropas Kopienas Padomei, kas papildināja 1986.gada tiesību paketi.¹⁴⁷

Autore iepriekš aplūkoto ES kuģošanas tiesību attīstības vēsturi vēl papildina ar 2003.gadu un 2009.gadu tālāk minēto iemeslu dēļ.

Jauns etaps ES jūras drošības tiesību politikā sākās pēc tankkuģa *Erika* nogrimšanas 1999.gadā, kad ES pieņēma jaunus noteikumus kuģošanas drošības un jūras vides aizsardzības jomā, apvienojot tos tiesību aktu paketēs ar nosaukumu „Erika – I”, kas stājās spēkā 2003.gadā un ietvēra sevī Direktīvu 2001/105/EC¹⁴⁸, Direktīvu 2001/107/EC¹⁴⁹ un Regulu 417/2002¹⁵⁰, un „Erika – II” ar Direktīvu 2002/59/EC¹⁵¹ un Regulu 1406/2002¹⁵², ar kuru tiek izveidota Eiropas Jūras drošības aģentūra (turpmāk – EMSA), kas ir viena no 28 ES aģentūrām.

EMSA uzdevums ir sniegt dalībvalstīm un Eiropas Komisijai vajadzīgo tehnisko un zinātnisko, kā arī augsti kvalificētu speciālistu palīdzību, kas nepieciešama, lai palīdzētu pienācīgi

¹⁴⁴ Shipping law faces Europe: European policy, competition and environment. MAKLU-Bruylant-Juridick&Samhülle, 1995, p. 48.

¹⁴⁵ Shipping law faces Europe: European policy, competition and environment. MAKLU-Bruylant-Juridick&Samhülle, 1995, p. 47.

¹⁴⁶ Padomes Regula (EEK) Nr. 4058/86 (1986. gada 22. decembris) par saskaņotu rīcību, lai nodrošinātu brīvu piekļuvi kravām tāljūras pārvadājumos. OV L 378, 31.12.1986., 21./23. lpp.

¹⁴⁷ EC Shipping Policy. The 17th Nordic Maritime Law Conference 2-4 September 1996 edited by Hans Jacob Bull and Helge Stemshaug. Juridisk Forlag, 1997, p.26.

¹⁴⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/105/EK (2001. gada 19. decembris), ar kuru groza Padomes Direktīvu 94/57/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā. Dokuments attiecas uz EEZ. OV L 19, 22.1.2002., 9./16. lpp.

¹⁴⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/107/EK (2002. gada 21. janvāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 85/611/EEK par normatīvo un administratīvo aktu koordināciju attiecībā uz pārvedamu vērtspapīru kolektīvu ieguldījumu uzņēmumiem (PVKIU), lai paredzētu noteikumus attiecībā uz pārvaldības sabiedrībām un vienkāršotiem prospektiem. OV L 41, 13.2.2002., 20./34. lpp.

¹⁵⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 417/2002 (2002. gada 18. februāris), ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkārša korpusa naftas tankkuģiem un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 2978/94. OV L 64, 7.3.2002., 1./5. lpp.

¹⁵¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK. OV L 208, 5.8.2002., 10./27. lpp.

¹⁵² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu. Dokuments attiecas uz EEZ. OV L 208, 5.8.2002., 1./9. lpp.

ieviest ar kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu saistītajos jautājumos pieņemtos ES tiesību aktus, uzraudzīt to īstenošanu un novērtēt veikto pasākumu efektivitāti.

Tankkuģa *Prestige* avārija 2002.gadā bija sākuma punkts „Erika – III” jūras drošības tiesību aktu paketes izveidei, ko Eiropas Parlaments apstiprināja 2009.gada 11.martā. Šajā paketē ietverti šādi tiesību akti – Direktīva 2009/15/EC¹⁵³, Direktīva 2009/16/EC¹⁵⁴, Direktīva 2009/17/EC¹⁵⁵, Direktīva 2009/18/EC¹⁵⁶, Direktīva 2009/20/EC¹⁵⁷, Direktīva 2009/21/EC¹⁵⁸, kā arī Regula 391/2009¹⁵⁹ un Regula 392/2009.¹⁶⁰

Tā kā ES dalībvalstu pienākums ir pieskaņot savas nacionālās tiesības direktīvu prasībām, ieviešot tās valsts iekšējās tiesībās, tad autores veiktais direktīvu uzskaitījums liecina par pamatīgo kuģošanas tiesību normu jaunrades procesu Latvijā oficiāli no 2004.gada 1.maija, kad Latvija tika uzņemta ES, kaut gan jau pirms iestāšanās katrai potenciālajai dalībvalstij nepieciešams veikt priekšdarbus savas nacionālās normatīvās bāzes sakārtošanai atbilstoši ES tiesību aktiem.

Minētais pienākums attiecināms arī uz jau esošajiem, pirms iestāšanās ES, valstu noslēgtajiem starptautiskajiem līgumiem. Valstu iepriekš noslēgtie starptautiskie līgumi nezaudē savu spēku arī pēc iestāšanās ES, jo saskaņā ar Vīnes konvenciju par starptautisko līgumu tiesībām¹⁶¹ valsts nevar atteikties no starptautisko pienākumu pildīšanas, atsaucoties uz savām iekšējām tiesībām. Bet saskaņā ar LESD 351.pantu gadījumā, ja dalībvalsts iepriekš noslēgtie starptautiskie līgumi ir pretrunā ES tiesībām, dalībvalstij jāveic visi pasākumi, lai novērstu konstatēto nesaderību.

¹⁵³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/15/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (Dokuments attiecas uz EEZ). OV L 131, 28.5.2009., 47./56. lpp.

¹⁵⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (Dokuments attiecas uz EEZ). OV L 131, 28.5.2009., 57./100. lpp.

¹⁵⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/17/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (Dokuments attiecas uz EEZ). OV L 131, 28.5.2009., 101./113. lpp.

¹⁵⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/18/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK (Dokuments attiecas uz EEZ). OV L 131, 28.5.2009., 114./127. lpp.

¹⁵⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām (Dokuments attiecas uz EEZ). OV L 131, 28.5.2009., 128./131. lpp.

¹⁵⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/21/EK (2009. gada 23. aprīlis) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu (Dokuments attiecas uz EEZ). OV L 131, 28.5.2009., 132./135. lpp.

¹⁵⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (Dokuments attiecas uz EEZ). OV L 131, 28.5.2009., 11./23. lpp.

¹⁶⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 392/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras (Dokuments attiecas uz EEZ). OV L 131, 28.5.2009., 24./46. lpp.

¹⁶¹ 23.05.1969. starptautisks līgums „Vīnes konvencija par starptautisko līgumu tiesībām”, 27. pants. Latvijas Vēstnesis, 03.04.2003., Nr. 52.

Neilgi pēc Latvijas iestāšanās ES Latvijas Republikas Satversmes tiesā tika skatīta lieta par jau noslēgtā un spēkā stājušās starptautiskā līguma normas neatbilstību gan ES Direktīvai, gan nacionālajai tiesību normai.¹⁶²

Minētās lietas apstākļi: ar Saeimas 1997.gada 11.septembrī pieņemto likumu tika apstiprināta 1965.gada Starptautiskā konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (*Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965*) (turpmāk - FAL konvencija), kas Latvijā stājās spēkā no 1998.gada 21.marta. Konvencijas norma noteica, ka varas iestādes nevar kuģa īpašniekam uzlikt nekādus sodus, ja pasažiera kontroles dokuments tiek atzīts par neatbilstošu, vai ja šī iemesla dēļ pasažierim tiek liegta iespēja iebraukt valstī. Ar 2003.gada 19.jūnijā Saeimā pieņemto likumu Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk – APK) 114.² pants tika grozīts, paredzot soda sankcijas pārvadātājam par personu pārvadāšanu no ārvalstīm uz Latviju bez derīgiem ceļošanas dokumentiem. Savukārt no 2004.gada 1.maija Latvijai kļuva saistoša ES Direktīva 2001/51/EK¹⁶³, kas noteica pārvadātāju atbildību tādos gadījumos, ja bez nepieciešamajiem dokumentiem uz ES teritoriju tiek pārvadātas personas, kuras nav ES pilsoņi. Līdz ar to bija izveidojusies situācija, ka Saeimas vēlāk pieņemtā likuma norma neatbilda pirms tam ar likumu pieņemtā starptautiskā līguma normai, kā arī vēlāk ES tiesību aktam.

Minētajā lietā Satversmes tiesa atzina APK normu no tās pieņemšanas brīža līdz 2004.gada 1.maijam par neatbilstošu FAL konvencijas normai un spēkā neesošu attiecībā uz konvencijas dalībvalstu pārvadātājiem. Savukārt no 2004.gada 1.maija minētā norma tika atzīta par neatbilstošu starptautiskā līguma normai un spēkā neesošu attiecībā uz to valstu pārvadātājiem, kas ir minētās konvencijas dalībvalstis, bet nav ES dalībvalstis.

Konkrētajā gadījumā normas neatbilstība FAL konvencijai nebūtu bijusi konstatēta, ja Latvija būtu izmantojusi konvencijā paredzēto iespēju veikt atrunu attiecībā uz atšķirīgu praksi, jo konvencijas tiesību norma daļēji bija pretrunā arī ar ES Direktīvas normu.

Cits jautājums ir par to, vai Satversmes tiesai vispār bija jāskata šī lieta, jo, kā norāda tiesnesis Juris Jelāgins savās atsevišķajās domās pie lietas, „tā kā apstrīdētajai normai un Konvencijai juridiskais spēks ir vienāds, tad apstrīdētās normas atbilstības izvērtēšana Konvencijai neietilpst Satversmes tiesas kompetencē.”¹⁶⁴ Autore piekrīt tiesneša viedoklim, jo Satversmes tiesa izskata lietas par likumu vai starptautisko līgumu atbilstību Satversmei, vai citu normatīvo aktu atbilstību augstāka juridiskā spēka tiesību normām. Bet konkrētajā gadījumā gan ar Saeimas likumu

¹⁶² Satversmes tiesas 2004. gada 7. jūlija spriedums „Par Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 114.² panta atbilstību 1965. gada 9. aprīļa Konvencijai par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu”. Latvijas Vēstnesis, 09.07.2004., Nr. 108.

¹⁶³ Padomes Direktīva 2001/51/EK (2001. gada 28. jūnijs), ar kuru papildina 26. pantu Konvencijā, ar ko īsteno 1985. gada 14. jūnija Šengenas Līgumu. OV L 187, 10.7.2001., 45./46. lpp.

¹⁶⁴ Satversmes tiesas tiesneša Jura Jelāgina atsevišķās domas lietā nr.2004-01-06. Latvijas Vēstnesis, 09.07.2004., Nr. 108.

apstiprinātais starptautiskais līgums, gan Saeimas pieņemtais nacionālais likums juridiskā spēka ranga ziņā ir vienādi. Turpretī pretrunas gadījumā starp nacionālo tiesību normu un ES direktīvu, nacionālā tiesību norma nevis zaudē spēku, bet nav piemērojama.¹⁶⁵

Autores iepriekš aplūkotajos ES jūras transporta politikas dokumentos ES ir uzsvērusi sadarbības nepieciešamību ar IMO un citām starptautiskajām organizācijām, tajā skaitā nepieciešamību aktīvi piedalīties IMO darbā, kā arī veicināt dalībvalstu pievienošanos IMO konvencijām.

Eiropas Komisijas 2013.gada 18.decembra ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā tiek piemērota Direktīva 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu¹⁶⁶, secināts, ka ne visas ES dalībvalstis ir izpildījušas savas saistības ratificēt starptautiskās konvencijas jūrniecības nozarē. Minētajā ziņojumā norādīts uz ES dalībvalstu 2008.gada 9.decembra deklarāciju, kurā tās stingri apņēmas ne vēlāk kā līdz 2013.gada 1.janvārim izteikt piekrišanu uzņemties saistības, ko uzliek Vrakū aizvākšanas konvencija. Komisijas apsvērumos teikts, ka dalībvalstīm jāvelta divkārtas pūles, lai izpildītu 2008.gada 9.decembra deklarācijā izteikto apņemšanos.

2007.gada „Zaļajā grāmatā”¹⁶⁷ teikts, ka „ES noteikumu veidošana uz starptautisku juridisku instrumentu pamata patlaban ir ES darbību pamatprincips jūras transporta jomā, un tas ļauj ņemt vērā starptautiskās kuģniecības specifiku.”¹⁶⁸

Viens no pēdējiem ES tiesību aktiem, kas autores ieskatā apliecina iepriekš minēto, ir Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 392/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras, ar kuru dalībvalstu tiesību aktos tiek ieviestas 1974.gada Atēnu konvencijas par pasažieru un to bagāžas pārvadājumiem pa jūru 2002.gada protokola (turpmāk - Atēnu konvencija) prasības. Tā kā ne visas ES dalībvalstis bija pievienojušās minētajai konvencijai¹⁶⁹ un konvencija vēl nebija stājusies spēkā (tā stājās spēkā 2014.gada 23.aprīlī, jo 2013.gada 23.aprīlī Beļģijai ratificējot protokolu, tika izpildīti tā spēkā stāšanās nosacījumi), tad dalībvalstīm bija radušās daudzas neskaidrības attiecībā uz minētās Regulas piemērošanu, kas, autores ieskatā, norāda uz Regulas izstrādes sasteigtību. Piemēram, Eiropas Komisijas Kuģniecības darba grupas sanāksmē¹⁷⁰ tika izvirzīts jautājums par sertifikāta, kas pierāda kuģa apdrošinājuma esamību, izsniegšanu atzīšanu citās ES valstīs. Saskaņā ar Atēnu konvencijas

¹⁶⁵ Pļaviņa K. Kā risināt pretrunas starp Latvijas, starptautiskajām un Eiropas Savienības normām. Jurista vārds, 17.05.2011., Nr. 20.

¹⁶⁶ Pieejams: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/doc/com\(2013\)916_lv.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/doc/com(2013)916_lv.pdf) [aplūkots 2014. gada 14. martā].

¹⁶⁷ COM(2007) 269. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=449392:cs&lang=lv&list=449392:cs.&pos=1&page=1&nbl=1&pgs=10&hwords=&checkbox=checkbox&visu=#texte> [aplūkots 2014. gada 14. martā].

¹⁶⁸ Turpat, 8. lpp.

¹⁶⁹ Autores piezīme: uz 2012. gada 10. februāri no ES dalībvalstīm konvencijai bija pievienojusies tikai Latvija.

¹⁷⁰ COSS meeting:23 April 2012. Publiski nav pieejams.

noteikumiem minēto sertifikātu izsniedz vai nu konvencijas dalībvalsts attiecīgā institūcija vai arī kādas citas dalībvalsts attiecīgā institūcija (ja kuģa reģistrācijas valsts nav konvencijas dalībvalsts). Piemērojot Regulu, šādu sertifikātu izsniegs ES dalībvalsts, kura var arī nebūt konvencijas dalībvalsts. Līdz ar to rodas jautājums - vai konvencijai stājoties spēkā, konvencijas dalībvalsts ostā tiks atzīts sertifikāts, ko būs izsniegusi ES dalībvalsts, kas nav konvencijas dalībvalsts? Autore prognozē, ka šī jautājuma skaidrojumam būs nepieciešams pieņemt IMO vadlīnijas par attiecīgā sertifikāta atzīšanu.

Vēl kā vienu piemēru, kas liecina par Regulas nepilnību, autore atzīmē to, ka ar Regulu par obligātām tiek noteiktas IMO Juridiskajā komitejā 2006.gada 19.oktobrī pieņemtās pamatnostādnes ar tajās ietverto atrunu attiecībā uz pievienošanos konvencijai. Padomes lēmums (2011.gada 12.decembris)¹⁷¹ uzliek par pienākumu dalībvalstīm Atēnu konvencijas ratificēšanas instrumenta deponēšanas brīdī izdarīt IMO pamatnostādnēs ietverto atrunu. Līdz ar to radās jautājums, kā rīkoties Latvijai, kura jau ir pievienojusies konvencijai, jo saskaņā ar konvencijas noteikumiem atrunu var iesniegt tikai pie konvencijas ratificēšanas.¹⁷²

Otrs ES tiesību akts, kas arī pamatojas uz IMO konvenciju, ir Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām, kas paredz dalībvalstu kuģu, kuru bruto tīlpība ir vienāda vai lielāka par 300,¹⁷³ apdrošināšanu pret jūras prasībām atbilstoši LLMC 96 noteiktajai maksimālajai atbildības ierobežojuma summai. Tātad, ieviešot šo direktīvu nacionālajos tiesību aktos, atbildības ierobežojums attiecībā uz vraku aizvākšanu attieksies arī uz to ES dalībvalstu kuģu īpašniekiem, kuras, ratificējot LLMC, bija izdarījušas atrunu uz atbildības ierobežojumu konkrētajam jūras prasības veidam.

ES tāpat kā IMO izveidota ar starptautisku līgumu, tomēr ES nav uzskatāma par starptautisku organizāciju tās tradicionālā izpratnē. Kā uzskata profesors K.D.Borčards (*Borchardt*), ES nav ne starptautiska organizācija, ne valstu apvienība, bet gan autonoma vienība starp šiem diviem veidojumiem. Attiecībā uz ES juridisko statusu patreiz tiek lietots termins „pārnacionāla organizācija”.¹⁷⁴ ES nav arī IMO locekle, jo saskaņā ar IMO konvenciju par organizācijas dalībvalstīm var kļūt tikai ANO valstis, tomēr Eiropas Komisijai ir piešķirts

¹⁷¹ Padomes lēmums par Eiropas Savienības pievienošanos 1974.gada Atēnu konvencijas par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru 2002.gada protokolam, izņemot tā 10. un 11.pantu. ES Oficiālais Vēstnesis, 12.12.2011., No.L 8/1.

¹⁷² Autore piezīme: konkrētajā gadījumā Latvijas Republikai nācās grozīt 2005.gada Likumu par pievienošanos 2002.gada Atēnu protokolam. Skatīt: Grozījumi likumā "Par 1974.gada Atēnu konvencijas par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu 2002.gada protokolu". Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=262423> [aplūkots 2014.gada 24.martā].

¹⁷³ Autore piezīme: kuģa bruto tīlpība tiek noteikta atbilstoši 1969.gada Starptautiskās konvencijas par kuģa tīlpības mērīšanu prasībām un tai nav mērvienības. Skatīt arī 1981.gada 19.novembra IMCO (IMO) Rezolūciju A.493(XII).

¹⁷⁴ Borchardt K. The ABC of European Union law. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2010, p.033.

novērotāja statuss un tā piedalās IMO sanāksmēs saskaņā ar 1974.gadā noslēgto sadarbības līgumu starp IMO Ģenerālsekretāru un Komisiju.¹⁷⁵

Komisijas paziņojumā¹⁷⁶ teikts, ka „Kopš 2005.gada pirms Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) sanāksmēm Komisija un dalībvalstis iesaistās koordinācijas procesā, kura laikā var sagatavot vai nu vienotu, vai saskaņotu nostāju un kopīgus ierosinājumus par lietām, kas ir ES kompetencē vai interesēs. Komisija strādā pie ES lomas nostiprināšanas SJO, nosakot ES koordinācijas mehānisma oficiālo statusu un šajā organizācijā iegūstot oficiālu novērotāja vai pat pilntiesīga locekļa statusu. Tas neietekmētu ES dalībvalstu kā SJO līgumslēdzēju tiesības un pienākumus.” Tomēr autore uzskata, ka ES tiesas prakse liecina par to, ka ES dalībvalstij kļūst arvien mazāk iespēju izrādīt patstāvīgu iniciatīvu IMO.

Attiecībā uz ES dalībvalsts iniciatīvu ierosināt jautājumu apspriešanu IMO tika skaidrots lietā *Eiropas Kopienu Komisija pret Grieķijas Republiku*.¹⁷⁷ Lietas būtība: 2005.gada 18.martā Grieķijas Republika iesniedza IMO Jūras drošības komitejai priekšlikumu par grozījumu pieņemšanu, kas palīdzētu 1974.gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (turpmāk – SOLAS konvencija) līgumslēdzējām valstīm pārbaudīt kuģu un ostu iekārtu atbilstību šīs konvencijas prasībām.

ES 2004.gada 31.martā tika pieņemta Regula Nr.725/2004 par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu, kuras galvenais mērķis bija ieviest un īstenot Kopienas pasākumus, lai pastiprinātu starptautiskajā tirdzniecībā un vietējā jūras satiksmē izmantoto kuģu drošību un ar to saistīto ostas iekārtu drošību, ņemot vērā tīšu nelikumīgu darbību briesmas. Komisija norādīja, ka kopš Regulas pieņemšanas, Kopienai ir ekskluzīva kompetence uzņemties starptautiskos pienākumus jomā, uz ko attiecas šī regula, un līdz ar to dalībvalstis vairs nav pilnvarotas iesniegt IMO valsts pozīcijas par jautājumiem, kas ir Kopienas ekskluzīvajā kompetencē, izņemot gadījumu, ja pēdējā tām skaidri piešķir šādu pilnvarojumu. Lietā tika secināts, ka tikai tas, ka Kopiena nav starptautiskas organizācijas dalībniece, neļauj dalībvalstij rīkoties individuāli starptautiskās organizācijas ietvaros. Tomēr Kopienas ekskluzīvā kompetence netraucē dalībvalstu aktīvu dalību IMO, ja šīs starptautiskās organizācijas ietvaros dalībvalstu izteiktās nostājas vispirms tiek saskaņotas Kopienā. Tiesa minētajā lietā nosprieda, ka Grieķijas Republika, iesniedzot IMO savu priekšlikumu, nav izpildījusi Eiropas Kopienu līgumā paredzētos pienākumus.

¹⁷⁵ Frank V. The European Community and marine environmental protection in the international law of the sea. Implementing global obligations at the regional level. Martinus Nijhoff Publishers., 2007, p.261.

¹⁷⁶ COM/2009/0536, 5. lpp.

¹⁷⁷ Lieta C-45/07. Pieejams:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d0f130d56075196eca734943b488cf800fed5892.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4Oa3mLe0?text=&docid=78181&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=375614> [aplūkots 2012. gada 13. augustā].

Autore piekrīt Hannu Honka paustajam viedoklim, ka minētā lieta apliecina aizvien pieaugošo ES lomu attiecībās ar citām starptautisko tiesību normu jaunrades struktūrām, ieskaitot IMO, kā arī dalībvalstu ierobežoto iespēju ietekmēt IMO darbību tiesību normu jaunrades procesā bez iepriekšējas ES koordinējošās darbības.¹⁷⁸

Vienā no autores iepriekš minētajiem ES transporta politikas paziņojumiem¹⁷⁹ tiek izvirzīts ES mērķis nodrošināt visu pasaules valstu pievienošanos UNCLOS.

Jautājums par ES tiesību aktu atbilstību UNCLOS un IMO konvencijai tika izvirzīts *Intertanko* lietā¹⁸⁰.

Minētās lietas apstākļi: vairākas kuģošanas sabiedrības bija griezušās Apvienotās Karalistes tiesā pret Transporta ministriju par Eiropas Parlamenta un Padomes 2005.gada 7.septembra Direktīvas 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem¹⁸¹ īstenošanas likumību. Minētā tiesa griezās ES tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, uzdotot tiesai jautājumus saistībā ar Direktīvas pantu atbilstību UNCLOS un Starptautiskajai konvencijai par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (turpmāk - MARPOL 73/78). Jāpiebilst, ka ES ir UNCLOS dalībvalsts, bet nav MARPOL 73/78 dalībvalsts, savukārt visas ES valstis ir MARPOL 73/78 dalībvalstis. Attiecībā uz minētās direktīvas atbilstību MARPOL 73/78 tiesa secināja „ka, tā kā MARPOL 73/78 nav saistoša Kopienai, tikai tas, ka Direktīvas 2005/35 mērķis ir iekļaut Kopienas tiesībās zināmus noteikumus, kas minēti šajā konvencijā, nekādā ziņā nav pietiekami, lai uzskatītu, ka Tiesai ir tiesības pārbaudīt šīs direktīvas likumību, vadoties no minētās konvencijas”.¹⁸² Konkrētā ES direktīva paredz stingrākus noteikumus nekā MARPOL 73/78.

Attiecībā uz direktīvas atbilstību UNCLOS tiesa konstatē, ka minētā konvencija neievieš noteikumus, kas būtu paredzēti, lai tos tieši un nekavējoties piemērotu konkrētām personām un piešķirtu tām tiesības vai brīvības, uz kurām tās varētu atsaukties pret valstīm, neatkarīgi no kuģa karoga valsts nostājas, līdz ar to tiesa nevar vērtēt ES direktīvas spēkā esamību, vadoties no šīs konvencijas. Attiecībā uz UNCLOS tiesa secinājusi, ka indivīdiem atbilstoši šai konvencijai būtībā nav autonomu tiesību un brīvību, jo kuģošanas brīvību viņi var izmantot tikai tad, ja pastāv cieša

¹⁷⁸ Hannu H. The Marpol Convention Annex VI on regulations for the prevention of air pollution from ships. In the book: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2010, p. 248.

¹⁷⁹ COM(2009)536. Pieejams: [http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=en&lng1=en,lv&lng2=bg,cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv,&val=502414:cs&page=1&hwords=\[aplūkots 2012. gada 12. augustā\]](http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=en&lng1=en,lv&lng2=bg,cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv,&val=502414:cs&page=1&hwords=[aplūkots 2012. gada 12. augustā]).

¹⁸⁰ C-308/06, 2008. gada 3. jūnijs. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62006J0308:EN:HTML> [aplūkots 2012. gada 13. augustā].

¹⁸¹ OV L 255, 11. lpp.

¹⁸² Lieta C-308/06 par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=68315&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=273649> [aplūkots 2012. gada 13. augustā].

saikne starp to kuģi un valsti, kas tam ir piešķīrusi savu valstisko piederību un kļuvusi par karoga valsti.

Kā jau iepriekš autore minēja, ES nav IMO dalībvalsts. Tā kā Eiropas Komisijai nav balsstiesību IMO tā nevar tieši piedalīties lēmumu pieņemšanā, līdz ar to, lai iesaistītos starptautisko tiesību normu jaunrades procesā un nodrošinātu ES interešu pārstāvēniecību IMO, tā Komisijas un Padomes prezidentūras vadībā veic dalībvalstu pozīciju saskaņošanas un koordinēšanas funkciju. Minētās funkcijas juridiskais pamatojums ir gan ES Padomes 1994.gadā noslēgtā Džentlmeņu vienošanās¹⁸³, gan lojālas sadarbības pienākuma princips, kas izriet no Līguma par Eiropas Savienību 4.panta trešās daļas, un saskaņā ar kuru Savienība un dalībvalstis ar patiesu savstarpējo cieņu palīdz cita citai veikt uzdevumus, kas ir noteikti Līgumos, kā arī Dalībvalstis sekmē Savienības uzdevumu izpildi un atturas no jebkādiem pasākumiem, kuri varētu apdraudēt Savienības mērķu sasniegšanu.¹⁸⁴ ES koordinācijas procesa efektivitātes uzlabošanai IMO sanāksmēs 2005.gada 1.aprīlī tika izstrādāts neformāls Komisijas darba dokuments, kas noteica procedūras kopējas nostājas noteikšanai un paušanai IMO¹⁸⁵ (procedūras). Tā kā šis dokuments nav apstiprināts Padomē, tam nav juridiski saistoša rakstura un dalībvalstis to ievēro brīvprātīgi. Procedūras ietver noteikumus ES kopējas nostājas sagatavošanai un iesniegšanai IMO gan par ES ekskluzīvā kompetencē esošajiem jautājumiem, gan par jautājumiem, kas tieši neskar ES kompetenci. Saskaņā ar procedūrām ES ekskluzīvās kompetences jautājumos ES viedoklis tiek sagatavots, pamatojoties uz diskusijām gan tehniskajās komitejās, gan ar dalībvalstu ekspertiem. Sagatavotā ES nostāja tiek apstiprināta Padomē un iesniegta IMO vai nu rakstiski, vai izteikta mutiski no prezidentējošās valsts puses. Ja Komisijas sagatavotā nostāja netiek apstiprināta Padomē, dalībvalstij ir jāatturas no jebkāda viedokļa paušanas IMO. Saskaņā ar procedūrām arī kopīgās kompetences jomās dalībvalstīm koordinācijas sanāksmju laikā Briselē jācenšas panākt kopēju nostāju jautājumos, kas skar sevišķas ES intereses.¹⁸⁶ Nepieciešamības gadījumā prezidentējošā valsts organizē koordinācijas sanāksmes uz vietas IMO. Jautājumos, par kuriem ir formulēta kopēja nostāja, dalībvalstīm jāatturas no jebkādu vienpusēju darbību veikšanas, tajā skaitā arī no dokumentu iesniegšanas IMO par konkrētajiem jautājumiem. Kopējas nostājas esamības gadījumā dalībvalstīm ir tiesības izteikties IMO tikai paužot Savienības nostāju minētajā jautājumā, kā arī lai sniegtu papildus informāciju kopējās ES nostājas atbalstam. Kaut arī iepriekš aprakstītajām procedūrām nav juridiski saistoša rakstura, tomēr to neievērošana no dalībvalsts puses

¹⁸³ Frank V. The European Community and marine environmental protection in the international law of the sea. Implementing global obligations at the regional level. Martinus Nijhoff Publishers., 2007, p. 263.

¹⁸⁴ Līgums par Eiropas Savienību: ES tiesību akts. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, 30.03.2010., C83, 53. sējums.

¹⁸⁵ Procedural framework for the adoption of Community or common positions for IMO related issues and rules governing their expression in the IMO. Pieejams: <http://edz.bib.uni-mannheim.de/www-edz/pdf/sek/2005/sek-2005-0449-en.pdf> [aplūkots 2014. gada 14. martā].

¹⁸⁶ Ibid.

rada iespēju Komisijai dalībvalsts rīcību apstrīdēt tiesā. Viens no šādiem piemēriem ir jau iepriekš minētais 2009.gada 12.februāra Tiesas spriedums lietā *C-45/07 Eiropas Kopienų Komisija pret Grieķijas Republiku*, kurā tika konstatēts arī lojālas sadarbības pienākuma principa pārkāpums no Grieķijas Republikas puses. Lojālas sadarbības pienākuma principa pārkāpums no dalībvalsts puses tika konstatēts arī Lietā *C-246/07 Eiropas Komisija pret Zviedrijas Karalisti*.¹⁸⁷ Konkrētajā lietā Tiesa, pamatojoties uz jau iepriekš taisītajiem spriedumiem, definē, ka lojālas sadarbības pienākums ir piemērojams vispārīgi un nav atkarīgs nedz no attiecīgās Kopienas kompetences ekskluzīvā rakstura, nedz arī no iespējamām dalībvalstu tiesībām uzņemties saistības pret trešām valstīm, un ja šķiet, ka nolīguma vai konvencijas joma daļēji ietilpst Kopienas kompetencē un daļēji – dalībvalstu kompetencē, ir jānodrošina cieša sadarbība starp šīm dalībvalstīm un Kopienų iestādēm gan sarunu procesā un līguma noslēgšanā, gan uzņemto saistību izpildē. Šāds sadarbības pienākums izriet no vienotas Kopienas starptautiskās pārstāvības prasības.¹⁸⁸ Minētajā lietā Tiesa nosprida, ka vienpusēji ierosinot daudzpusējā nolīgumā par videi kaitīgām vielām, kura puses ir gan Zviedrija, gan Eiropas Kopiena, iekļaut jaunu vielu, pirms par šo jautājumu tika pieņemts Eiropas Kopienas lēmums, Zviedrija nav izpildījusi lojālas sadarbības pienākumu. Raksta autores ieskatā vērā ņemami ir arī citu, Zviedrijas Karalistes pusē konkrētajā lietā iestājušos valstu izteiktie viedokļi attiecībā uz lojālas sadarbības principa piemērošanu. Kā to norādīja Nīderlandes Karaliste, lojālas sadarbības principa piemērošana nevar radīt situāciju, ka dalībvalstis nekādos apstākļos nevar vienpusēji veikt darbības vides jomā ārpus Kopienas, lai gan šī kompetence tām ir tieši atzīta. Dānijas Karaliste norādīja, ka lojālas sadarbības principam praksē nav jāklūst par kompetenču nodošanas principu un tas nedrīkst atņemt dalībvalstīm tām piešķirtās kompetences. Kā norādīja Apvienotā Karaliste, tas nozīmētu, ka Kopienai faktiski tiktu piešķirta ekskluzīva ārējā kompetence tādos apstākļos, kad šāda kompetence nepastāv.¹⁸⁹ Ģenerālvokāta secinājumos par konkrēto lietu cita starpā lasām, ka „Kopienai var rasties grūtības, tomēr tās nav pārmērīgas. Jāatceras, ka šīs grūtības ir jālīdzsvaro ar dalībvalstu juridiskajām tiesībām un to pilnvaru aizsardzību. Lojālas sadarbības princips attiecas arī uz Kopienų iestāžu rīcību attiecībā uz dalībvalstīm”¹⁹⁰.

Pirmais dokuments, kas tika pieņemts saistībā ar ES kopējas nostājas paušanu IMO ir Padomes lēmums, kas pieņemts, ņemot vērā Komisijas priekšlikumu, jo, tā kā ES nav ne IMO dalībvalsts, ne attiecīgo konvenciju un protokolu Līgumslēdzēja puse, Padomei jāpilnvaro dalībvalstis dot savu piekrišanu Savienības interesēs atzīt lēmumā minēto konvenciju un protokolu

¹⁸⁷ Eiropas Savienības tiesas 2010.gada 20.aprīļa spriedums lietā: C-246/07. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62007CJ0246:LV:PDF> [aplūkots 2014. gada 14. martā].

¹⁸⁸ Turpat. 71. un 73. punkts.

¹⁸⁹ Turpat. 65. punkts.

¹⁹⁰ Ģenerālvokāta M.Pojareša Maduru [M.Poiars Maduro] secinājumi, sniegti 2009. gada 1. oktobrī. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62007CC0246:LV:HTML> [aplūkots 2014. gada 14. martā].

grozījumus par saistošiem.¹⁹¹ Padomes lēmums tika pieņemts par Savienības nostāju IMO 28. Asamblejā un juridiski pamatots ar LESD 100.panta 2.punktu saistībā ar 218.panta 9.punktu. Aplūkojot LESD 218.panta atrašanās vietu LESD, redzam, ka tas ir iekļauts LESD V sadaļā, kas reglamentē starptautisko nolīgumu slēgšanu starp ES un trešajām valstīm vai starptautiskām organizācijām, nosakot, ka ES noslēgtie nolīgumi ir saistoši Savienības iestādēm un tās dalībvalstīm. Savukārt minētā panta 9.punkts nosaka kārtību, kādā Padome pieņem lēmumu, ar ko pārtrauc kāda nolīguma piemērošanu, kā arī nosaka nostāju, kas ES vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām. Tā kā ES nav IMO dalībvalsts, tad autores ieskatā pamatota ir Vācijas Federatīvās Republikas 2012.gada 28.augustā celtā prasība pret ES Padomi,¹⁹² kurā Vācijas Federatīvā Republika apstrīd Padomes 2012. gada 18. jūnija lēmumu “Par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā ir jāpieņem attiecībā uz noteiktām rezolūcijām, par kurām ir jānotiek balsošanai Starptautiskās vīnogulāju un vīna organizācijas (SVO) ietvaros”. Vācijas Federatīvās Republikas valdība uzskata, ka šajā lēmumā par procesuālu juridisko pamatu ir kļūdaini noteikts LESD 218. panta 9.punkts, jo minētais punkts attiecoties tikai uz Savienības nostāju komitejās, kas ir izveidotas atbilstoši starptautiskajiem nolīgumiem, kuru dalībniiece ir Savienība. Turpretī LESD 218. panta 9.punkts neesot piemērojams saistībā ar dalībvalstu pārstāvību starptautiskajās organizācijās, kurās piedalās tikai pašas dalībvalstis, parakstot starptautiskus līgumus. Kaut arī Ģenerālvokāta secinājumos par konkrēto lietu teikts, ka “principā viss liecina, ka LESD 218. panta 9. punkts, ņemot vērā tā tekstu, sistēmu, jēgu un mērķi, nav domāts, lai to piemērotu tādiem gadījumiem kā izskatāmā lieta”¹⁹³, un Tiesai tiek ierosināts atcelt 2012.gada 18.jūnija Padomes lēmumu, ar ko Savienības vārdā nosaka nostāju attiecībā uz konkrētām SVO rezolūcijām, tomēr Tiesa arī šinī lietā dalībvalsts prasību noraidīja. Autorei šķiet apšaubāms Tiesas vērtējumā teiktā, ka “LESD 218. panta 9.punkta teksts neliedz Savienībai pieņemt lēmumu par nostāju, kas Savienības vārdā jāpieņem struktūrā, kura izveidota ar starptautisku nolīgumu, kam tā nav pievienojusies”¹⁹⁴ juridiskais pamatojums. Minētais Tiesas secinājums tiek pamatots tikai ar paša LESD 218.panta 9.punkta saturu “Padome pēc Komisijas [...] priekšlikuma pieņem lēmumu, ar ko [...] nosaka nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām,

¹⁹¹ 2013/268/ES: Padomes Lēmums (2013.gada 13.maijs) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāpieņem Starptautiskajā Jūrnieceības organizācijā (SJO) attiecībā uz dažu kodeksu pieņemšanu un attiecīgajiem grozījumiem dažās konvencijās un protokolos. ES OV L 155/1, 7.6.2013.

¹⁹² Lieta C-399/12. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2012:343:0009:0009:LV:PDF> [aplūkots 2014. gada 14. martā].

¹⁹³ Ģenerālvokāta Pedro Kruza Viljalona secinājumi, sniegti 2014.gada 29.aprīlī. Lieta C-399/12 Vācijas Federatīvā republika pret Eiropas savienības Padomi, 100.p. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:62012CC0399> [aplūkots 2015. gada 4. janvārī].

¹⁹⁴ Tiesas spriedums (virspalāta) 2014.gada 7.oktobrī. Lieta C-399/12, 50. p. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=158373&doclang=LV> [aplūkots 2015. gada 4. janvārī].

izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”, no kura savukārt tiek izdarīts secinājums, ka “šajā normā ir atsauce uz struktūru, kas izveidota ar “nolīgumu”, taču nav precizēts, ka Savienībai ir jābūt tāda nolīguma pusei. Arī atsauce minētajā normā uz nostājām, kas jāapstiprina “Savienības vārdā”, nenozīmē, ka Savienībai būtu jābūt nolīguma, ar ko izveidota attiecīgā starptautiskā struktūra, pusei”¹⁹⁵.

Kā izriet no iepriekš aplūkotās ES Tiesas prakses, Komisijas izstrādātajiem darba dokumentiem un Padomes lēmuma, ES politika vērsta uz tālāku koordinācijas mehānisma procesa stiprināšanu un attīstīšanu. Dalībvalstīm nav juridiski iespējams rīkoties ārēji gadījumos, ja tiek skarta ekskluzīva ES kompetence, pat ja lēmumu kopumā var uzskatīt par tādu, kurā ES un tās dalībvalstīm ir kopīga kompetence. Līdz ar to gadījumos, kad daļa no lēmuma, kas jāpieņem IMO, var ietekmēt ES noteikumus vai mainīt to darbības jomu un šo daļu nav iespējams atdalīt no pārējā lēmuma, dalībvalstīm nav tiesību rīkoties, ja nav formulēta ES nostāja. Paralēlas kompetences jomās ES un tās dalībvalstīm ir juridisks pienākums izmantot visus nepieciešamos līdzekļus, lai formulētu kopēju nostāju. Ja dalībvalsts plāno rīkoties neatkarīgi vai kolektīvi, tai ir pienākums informēt Komisiju un visā procedūras laikā konsultēties un sadarboties ar to. Kaut arī kopīgās kompetences jomā dalībvalstīm ne vienmēr ir pienākums atturēties no starptautiskas rīcības, tomēr tas nenozīmē, ka kopīgās kompetences jomā jebkāda vienpusēja dalībvalstu rīcība, kas ir veikta, ja nav formulēta ES nostāja, nebūtu saistīta ar iespēju, ka to apstrīd Tiesā.

Autores veiktais ES tiesību normu jaunrades darba apskats kuģošanas tiesību jomā, kā arī ES tiesību normu savstarpējā mijiedarbība ar IMO konvencijām un tās politika attiecībā uz iesaistīšanos starptautisko tiesību normu jaunrades procesā IMO, dot ieskatu arī Latvijas kuģošanas tiesību attīstībā laika periodā no tās kļūšanas par ES dalībvalsti līdz mūsdienām. Tomēr Latvijas kuģošanas tiesību attīstība nesākās tikai minētajā laika periodā, līdz ar to tālāk autore analizēs Latvijas kuģošanas tiesības periodā no Latvijas pirmās neatkarības iegūšanas laika, pievēršot uzmanību arī tā laika posma tiesību normām, kas regulēja vraku aizvākšanu no Latvijas ūdeņiem.

1.5. Kuģošanas tiesību attīstība un avoti Latvijā

Latvijā pēc neatkarības iegūšanas 1918. gadā spēkā bija Krievijas impērijas likumi, kas pastāvēja līdz 1917. gada 24. oktobrim.

Kā raksta K.Čakste tad Latvijas jūras tiesību attīstību būtu jāiesāk ar Krievijas likumiem.¹⁹⁶ Krievijas pirmavoti bija līgumi ar senajiem grieķiem. Pie Latvijas jūras tiesību avotiem minētais

¹⁹⁵ Tiesas spriedums (virspalāta) 2014.gada 7.oktobrī. Lieta C-399/12, 49.p. Pieejams:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=158373&doclang=LV> [aplūkots 2015. gada 4. janvārī].

¹⁹⁶ Čakste K. Jūras tiesības. [B.v.], [b.i.], [b.g.], 1.lpp. (kserokopija nr.1 0309057128).

autors min Krievijas tirdzniecības nolikumu, kas 1861.gadā tika pārstrādāts, 1910. gada Muitas nolikumu, pie vietējām jūras tiesībām vēl autors min 1673. gada Rīgas Statūtus.¹⁹⁷

20.gs. 20.-30.gados Latvijā izdotie svarīgākie likumi bija – 1923. gada Likums par kuģošanas tiesībām (Lik.kr. 1923.g. 20, 1932.g. 111 vai V.V. 1923.g. 56.n., 1932.g.107.n.)¹⁹⁸, ar kuru tika atcelti Krievijas likumu kopojumā iekļautie tirdzniecības likumi. Šis likums noteica, ka nodarboties ar preču un pasažieru pārvadāšanu ar jūras kuģiem atļauts visiem Latvijas, kā arī ārvalstu pilsoņiem (izņemot, Latvijas piekrastes un iekšējos ūdeņus, kur pārvadāt preces un pasažierus bija atļauts tikai tiem kuģiem, kuri pieder Latvijas pilsoņiem vai Latvijas pilsoņu sabiedrībām). Ja Latvijas pilsoņiem piederošs kuģis vai tā domājamā daļa mantošanas ceļā pārgāja ārvalsts pilsoņa īpašumā, tad pēc viena gada, skaitot no mantojuma devēja miršanas, kuģis zaudēja tiesību pārvadāt preces un pasažierus Latvijas piekrastes un iekšējos ūdeņos.

Noteikumi par kuģu pirkšanu-pārdošanu (1931.g. Lik. Kr. 85 vai V.V.82.n.) noteica, ka par reģistrēta jūras tirdzniecības kuģa īpašnieku vai līdzīpašnieku uzskatāma vienīgi tā persona, uz kuras vārda kuģis vai tā domājamā daļa bija ierakstīta Jūrniecības departamenta kuģu reģistrā. Kuģa pircēja tiesības uz pirktu kuģi ietvēra arī kuģa piederumus, kas uzstādīti kuģa kārtējai darbībai (mašīnas, celtni, laivas, takelāža u.c.), bet par kuģa piederumiem netika uzskatīti kurināmais un kārtīgai kuģa apkalpošanai vajadzīgie materiāli, kā arī pārtikas vielas. Kuģa pirkšanas-pārdošanas līgumam tika noteikta rakstiska forma, kuru vajadzēja apliecināt notāram. Tika uzskaitītas arī kuģa pirkuma- pārdevuma līguma obligātās sastāvdaļas (kuģa vārds, piederības osta, tonnāža un būves gads).

1923.gada Likums par kuģu reģistrēšanu un flagas patentu izdošanu (Lik. Kr. 1923.g.21, 1930.g. 160, vai V. V. 1923.g.59.n., 1930.g. 230.n.) noteica, ka zem Latvijas flagas (karoga) atļauts braukt kā Latvijas, tā arī ārzemes pilsoņiem un juridiskām personām piederošiem tirdzniecības kuģiem, ja tie reģistrēti Latvijā vai arī izdarīta to iepriekšējā reģistrācija pie Latvijas konsulāriem pārstāvjiem ārzemēs un ja šo kuģu atbildīgo rīkotāju pastāvīgā dzīves vieta ir Latvija, pie kam Latvijas kuģniecības sabiedrībās ne mazāk kā 2/3 valžu locekļu, to starpā priekšsēdētājam, jābūt Latvijas pilsoņiem.

1923. gada likums noteica obligātu reģistrāciju visiem Latvijas jūras tirdzniecības kuģiem, kuru bruto tilpība lielāka par 20. Patreiz attiecībā uz kuģa bruto tilpību nekādu ierobežojumu nav, bet pastāv ierobežojums attiecībā uz kuģu vecumu, nosakot, ka komercdarbībai paredzēti kuģi un pasažieru pārvadāšanai paredzēti kuģi reģistrēšanas brīdī nedrīkst būt vecāki par 23 gadiem.¹⁹⁹ Citu kuģu reģistrācija bija brīvprātīga. Reģistrējot kuģi, tam tika izdots kuģa reģistrācijas sertifikāts un

¹⁹⁷ Čakste K. Jūras tiesības. [B.v.], [b.i.], [b.g.], 2.lpp. (kserokopija nr.1 0309057128).

¹⁹⁸ Kuģniecības likumu un noteikumu kopojums. Jūrniecības departamenta izdevums. Rīgā, 1933. g.

¹⁹⁹ 2003.gada 29.maija likuma „Jūras kodekss”, 8. panta sestā daļa.

flagas patents. Saskaņā ar likumu, kuģa vārdu varēja mainīt tikai ar finanšu ministra atļauju. Patreiz šis noteikums nav tik strikts un kuģa vārda maiņu īpašnieks var lūgt Latvijas Kuģu reģistrā.

Uz iepriekš minētā likuma pamata bija izdoti Noteikumi par ārzemju pilsoņiem un ārzemju juridiskām personām piederošo un zem Latvijas flagas (karoga) braucošo tirdzniecības kuģu atbildīgiem rīkotājiem (1931.g.V.V.66.n.), kas noteica, ka ārzemju pilsoņiem un ārzemju juridiskām personām piederošo jūras tirdzniecības kuģu pārvešana zem Latvijas karoga atļauta tikai ar katrreizēju Finanšu ministrijas atļauju. Atļaujas pieprasījumā bez kuģa vārda, tonnāžas un citām ziņām par kuģi, bija jānorāda arī kuģa atbildīgā rīkotāja Latvijā pavalstniecība, vārds un uzvārds un pastāvīgā dzīves vieta. Bez tam lūgumā par atļauju kuģot zem Latvijas karoga bija arī jāpievieno kuģa īpašnieka apņemšanās raksts darboties saskaņā ar Latvijā tagad pastāvošiem un nākotnē izdodamiem likumiem, noteikumiem un rīkojumiem, kuri attiecas uz Latvijas jūras tirdzniecības kuģiem un nodarbošanos ar kuģniecību. Ja kuģis piederēja juridiskai personai, tad statūti vai citi nodibinājuma akti bija jāiesniedz oriģinālvalodā un latviešu valodas tulkojumā.

Saskaņā ar 1923.gada likumu par kuģa atbildīgo rīkotāju varēja būt tikai fiziska persona ar pastāvīgu dzīves vietu Latvijā. Saskaņā ar noteikumu prasībām atbildīgais rīkotājs uzņēmās atbildību kuģa īpašnieka vietā Latvijā vedamo tiesu lietās, kas varēja izcelties sakarā ar kuģa ekspluatāciju braucot zem Latvijas karoga.

1931.gadā tika pieņemti Noteikumi par Latvijas jahtklubos reģistrētām jahtām. Kuģu hipotēkas un jūras prasību likums (Lik.kr.1928.g.126,1932.g.128 vai V.V.1928.g.122.n.,1932.g.134.n.) noteica, ka katra reģistrēta kuģa iekļilāšanu sauc par kuģu hipotēku. Neregistrētu kuģu iekļilāšana iekšzemē notika pēc noteikumiem par kustamas mantas iekļilāšanu.

Likums par kuģu izmērīšanu (1923.g. lik.kr.16, V.V.55.nr.) noteica, ka Latvijā jūras tirdzniecības kuģu tilpība izmērījama pēc Mursoma sistēmas.

Noteikumi par tirdzniecības kuģu aplūkošanu (Lik.kr.1928.g.213, 1929.g.205, 1931.g. 86 vai V, V. 1928.g.251.n., 1929.g.236.n., 1931.g.82.n.) attiecās uz visiem kuģiem, izņemot kara kuģus, jahtas, mazās laivas bez mehāniskiem dzinējiem, zvejas motorlaivas un arī motorlaivas, kuras izlieto tikai personīgām vajadzībām. Saskaņā ar noteikumiem katram kuģim jābūt tā būvētam, tā ierīkotam un apgādātam ar visu vajadzīgo, tā piekrautam un uz viņa jābūt tādai komandai, lai viņš būtu piemērots un drošs tam uzdevumam un tiem braucieniem, kādiem kuģis paredzēts. Noteikumi paredzēja kuģu iedalījumu pasažieru un preču kuģos, nosakot, ka par pasažieru kuģi skaitās katrs kuģis, kas pārvadā bez kuģa personāla vismaz 24 pasažierus.

Patreiz minētais nosacījums ir mainījies un par pasažieru kuģi saskaņā ar SOLAS konvenciju tiek uzskatīts kuģis, kurš pārvadā vairāk par 12 pasažieriem. Visi pārējie kuģi tiek uzskatīti par preču kuģiem. Minētie noteikumi ietvēra prasības attiecībā uz kuģa konstrukciju un

būves veidu, kuģa mehānismiem, glābšanas ierīcēm, kuģa pārbaudīšanas kārtību, kuģa lietošanu (kuģa kapteiņa atbildība par kuģi), kā arī sevišķos noteikumus, kas noteica, ka kuģa vārdam uz kuģa jābūt rakstītam ar vismaz 15 cm augstiem burtiem, bet kuģa piedrības ostas nosaukumam jābūt uzrakstītam ar burtu augstumu ne mazāku par 12 cm.

Jāatzīmē, ka patreiz iepriekš minētie jautājumi tiek reglamentēti ar Ministru kabineta 2008. gada 29. janvāra noteikumi Nr. 49 „Noteikumi par kuģu drošību”,²⁰⁰ kas autoresprāt līdzīgi regulē šos jautājumus. Bet atšķirība ir tajā, ka Latvijas pirmās neatkarības laika posma noteikumos ir iekļauta nodaļa „Sodu noteikumi”, kas paredz arī kuģa kapteiņa atbildību par noteikumu pārkāpšanu, piemēram, nosakot, ka par lielāka skaita pasažieru pārvadāšanu nekā atļauts, vai ja pasažieru skaits pārsniedz likumā noteikto glābšanas līdzekļu skaitu – kapteinim jāmaksā Ls 10,00 par katru pasažieri, kas pārsniedz atļauto skaitu, tāpat arī kapteinis sodāms administratīvā kārtā ar naudas sodu līdz Ls 500,00, ja kuģis ir iekrauts dziļāk par kravas markas atzīmi.

Salīdzinot ar patreizējo tiesību aktu sistēmu, neviens jūrniecību regulējošais normatīvais akts nenosaka sodus un to lielumu, atstājot to speciālajiem likumiem, piemēram, Administratīvo pārkāpumu kodekss, kas nosaka administratīvo atbildību par attiecīgo normatīvo aktu pārkāpumu, vai Krimināllikumam.²⁰¹

Likums par tirdzniecības kuģu administratīvo personālu (Lik.kr.1927.g.39.) noteica prasības kuģu vadītājiem, par kuriem uz jūras tirdzniecības kuģiem varēja būt tikai Latvijas pilsoņi, kuri prot latviešu valodu un pārzin Latvijas jūras kuģniecības likumus, ar attiecīgiem kuģu vadītāju diplomiem vai apliecībām, kuģu mehāniķiem. Vispārīgie noteikumi noteica, ka pie kuģa administratīvā personāla pieder kapteinis, stūrmaņi, mehāniķi, radiotelegrāfists un ārsts, bet viss pārējais kuģa personāls skaitās par kuģa komandu. Jūras tirdzniecības kuģu komandas sastāvā ārzemju pilsoņu nedrīkstēja būt vairāk par vienu ceturtdaļu no komandas kopskaita.

Noteikumi par jūrniekiem (Lik.kr.1928.g.212.) regulēja jautājumus par dienesta līgumu ar kuģa kapteini, kuģa kalpotājiem, līgumu darbības laiku, algu, ārstēšanu, kapteiņa un jūrnieka tiesībām, līguma izbeigšanas nosacījumiem, strīdu risināšanu.

1925. gada likums par Tautu Savienības starptautiskās darba organizācijas vispārējās konferences II sesijā pieņemto konvencijas projektu par „vietu apgādāšanu jūrniekiem” (pieņemta Dženovā 1920. gada 15. jūnijā). Ar Konvencijā definēto jēdzienu „jūrnieks” saprot visas personas, izņemot virsniekus, kas kā kuģa ļaudis nodarbināti uz jūras satiksmes kuģiem. Instrukcija pie noteikumiem par jūrnieku darba apgādēm (1931.g.) definē jūrnieku – visas personas, kas nodarbinātas kā kuģa ļaudis uz jūras satiksmes kuģiem, izņemot kuģu vadītājus, stūrmaņus un

²⁰⁰ Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=171626> [aplūkots 2014. gada 30. septembrī].

²⁰¹ Autores komentārs: ar Ministru kabineta 2013. gada 4. februāra rīkojumu Nr. 38 “Par Administratīvo sodu sistēmas attīstības koncepciju” ir atbalstīta Tieslietu ministrijas izstrādātā administratīvo sodu sistēmas attīstības koncepciju, kas paredz pārkāpumu uzskaitījumu un sankcijas iekļaut nozaru speciālajos likumos.

mehāniķus. Ar vārdu „kuģis” jāsaprot visi peldošie līdzekļi, kurus lieto jūras satiksmē, neatkarīgi no tā, vai tie ir sabiedrības vai privāts īpašums.

Noteikumi par vateršautiem (1930.g.Lik.kr.19), kas nosaka vateršautu uzdevumus – reģistrēt kuģu administratīvā personāla un komandas noslēgtos dienesta līgumus un kuģu personāla sarakstus, vest komandas locekļu dienesta gaitu aprakstus, izsniegt kuģu personālam braukšanas grāmatiņas un dienesta apliecības. Vateršauti bija vēlēts amats, ko izvēlēja attiecīga biržas komiteja no jūrniekiem, kuriem bija piemērota teorētiskā izglītība un kuģniecības prakse. Amatā apstiprināja finanšu ministrs.

1932. gada 6. jūlija Likums par Briselē 1910. gada 23. septembrī vairāku valstu parakstīto konvenciju dažu noteikumu apvienošanu attiecībā uz palīdzības sniegšanu un glābšanu uz jūras (1932.g.Lik.kr.143) (Konvencija ir spēkā starp Latviju un citām dalībvalstīm kopš 1932. gada 16. septembra). Ar šo likumu konvencija tiek pieņemta un apstiprināta.

Likums par Briselē 1910. gada 23. septembrī vairāku valstu parakstīto konvenciju dažu noteikumu apvienošanai attiecībā uz kuģu saduršanos (1932.g.Lik.kr.142.) ar ko tiek pieņemta un apstiprināta minētā konvencija.

Noteikumi par palīdzības sniegšanu nelaimes gadījumos uz jūras Latvijas piekrastē (1927.g.Lik.kr.162), kas nosaka pienākumu, redzot nelaimes gadījumu uz jūras, nekavējoties par to ziņot tuvākās glābšanas stacijas pārzinim vai ostas valdei, un pēc tam tuvākajam policijas vai robežpolicijas ierēdnim. Katrai ostai bija izstrādāta sava instrukcija par palīdzības sniegšanu nelaimes gadījumos uz ūdeņiem.

1926. gada Noteikumi par kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanu (1926.g.lik.kr.110). Saskaņā ar šiem noteikumiem par kuģniecības nelaimes gadījumu atzīstami šādi gadījumi:

- 1) kuru dēļ kuģis vai cits ūdens satiksmes līdzeklis gājis bojā vai tā personāls to atstājis;
- 2) kad sakarā ar kuģa darbiem un tā ekspluatāciju kāds no kuģa personāla vai pasažieriem zaudējis dzīvību;
- 3) kad kuģis nodarījis ievērojamus bojājumus ostas vai kuģošanas ierīcēm, vai kad kuģis vai tā krava cietuši ievērojamus bojājumus, pie kam jautājumu par to, vai bojājums uzskatāms par ievērojamu, lai uzsāktu iepriekšējo izmeklēšanu, katrā atsevišķā gadījumā izšķir Jūrniecības departamenta direktors.

1921. gada Likums par brīvastām (1921.g.lik.kr.103), kas nosaka, ka Latvijas tirdzniecības, rūpniecības un kuģniecības, kā arī starptautisko preču apmaiņas caur Latviju veicināšanai, Latvijā ierīkojamas brīvostas. Nodokļu ziņā brīvostas ir eksteritoriālas.

1930. gada Noteikumi par Liepājas brīvostu (1930.g.lik.kr.165).

1932. gada Saistošie noteikumi Rīgas ostā (1932.g.v.86.n.). Noteikumu 46.punkts noteica, ka uz sēkli uzskrējušu vai nogrimušu kuģu vai citu peldošu līdzekļu kapteiņiem un vadītājiem, kā

arī uz krasta izmestu vai sēklī palikušu plostu vadītājiem vai viņu pilnvarniekiem nekavējoties par avāriju jāziņo tuvākā ostas iecirknī. Avarējušais peldošais līdzeklis vai plosts to īpašniekiem vai rīkotājiem jāapzīmē pēc ostas priekšnieka norādījuma kā dienā, tā arī naktī redzamām zīmēm. Pie šādu kuģu vai plostu atsvabināšanas, izcelšanas vai noplēšanas darbiem kuģu kapteiņiem vai vadītājiem jāstājas nekavējoties un darbi jānobeidz ostas priekšnieka noteiktā laikā. Piezīme, šā panta pēdējās daļas noteikumu neizpildīšanas gadījumā vajadzīgos apzīmēšanas un izcelšanas darbus izdara ostas valde uz avarējušā peldošā līdzekļa vai plostā īpašnieka rēķina un riska.

Noteikumi par ūdeņu lietošanu kuģniecībai, laivniecībai, plostošanai un koku pludināšanai (Lik.kr.1929.g.75) – kuģošana, laivošana, plostošana un koku pludināšana kā publiskos, tā arī privātos ūdeņos atļauta ikvienam visur, kur tāda satiksme ūdeņu dabiskā stāvoklī, kaut arī tikai plūdu laikā, praktiski iespējama.

Noteikumi kuģošanai un laivošanai pa iekšējiem ūdensceļiem (1933.g.V.V.77.nr.) attiecās uz visiem iekšējos ūdensceļos esošiem kuģojamiem līdzekļiem – kuģi, jahtas, laivas, zemessmēļi, celtņi, pāldziņi, arī plosti. Noteikumi noteica prasības kuģu personālam, skaņu signālu uguņu lietošanu. Saskaņā ar 69. punktu, ja kuģošanas līdzeklis uzskrējis sēklī, ieskrējis krastā, dabūjis citādi kādus bojājumus vai nogrimis, tad kuģa vadītājam, īpašniekam vai viņa pilnvarniekam par notikušo tūlī jāziņo tuvākai ūdensceļu uzraudzības amata personai, bet nogrimušie priekšmeti, ja tie traucē satiksmi, līdz to izcelšanai, viņu īpašniekam jāapzīmē dienā ar stoderi, bet naktī ar sarkanu uguni vai kā to, atkarībā no vietējiem apstākļiem, noteiks vietējais ūdensceļu rajona pārzinis. 70. punkts noteica, ka nogrimušie kuģi vai priekšmeti, ja tie traucē kuģniecību, visā drīzumā jāizceļ vai jānoārda un darbi jāveic ūdensceļu rajona pārzina noteiktā laikā. Neizpildīšanas gadījumā ūdensceļu rajona pārzinis var spert vajadzīgos soļus uz nogrimušā priekšmeta īpašnieka rēķina.

No 1941. līdz 1944. gadam Latvijā spēkā bija Vācijas civillikumi, bet pēc Otrā Pasaules kara Latvijā jūrniecību regulēja PSRS Jūras tirdzniecības kuģniecības kodekss (*Кодекс морского судоходства Союза ССР*).²⁰² Pirmais svarīgākais nacionālais jūrniecību reglamentējošais normatīvais tiesību akts pēc Latvijas neatkarības pasludināšanas 1991. gadā bija 1991. gada 29. novembra Ministru padomes lēmums Nr. 330 „Par jūrniecības pārvaldi Latvijā”²⁰³, ar ko tika apstiprināts Nolikums par Latvijas ostām, Nolikums par ostas kapteiņa dienestu, apstiprinātas no kuģiem ņemamās ostas nodevas Latvijas ostās un to sadalījums, un apstiprināts darba grupas sastāvs Latvijas Republikas Jūras kodeksa izstrādāšanai ar uzdevumu līdz 1992. gada 1. janvārim izstrādāt kodeksa projektu.

²⁰² Bergholcs J. Jūras tiesības. Publiskās tiesības, 1.daļa. Rīga: Zvaigzne ABC, 1997, 36. lpp.

²⁰³ Pieejams: http://www.likumi.lv/body_print.php?id=72463 [aplūkots 2012. gada 12. aprīlī].

Pirmais Latvijas Jūras kodekss, kas tika pieņemts pēc neatkarības atgūšanas, bija 1994.gada 16.augusta Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumi Nr.168 "Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss) (turpmāk - Jūrniecības noteikumi). Jūrniecības noteikumi bija spēkā līdz 2003.gada 1.augustam, kad to aizstāja 2003.gada Jūras kodekss, kas patreiz regulē administratīvās un privāttiesiskās attiecības, kas rodas starp tiesību subjektiem ar jūrlietām saistīto tiesisko attiecību jomā, tajā skaitā arī kodeksā iekļauts vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums. Jūras kodekss tika izstrādāts pēc Norvēģu jūras kodeksa parauga jo, kā uzskatīja Jūras kodeksa autori, tad Latvija, izvēloties Norvēģu kodeksu par savas jūrlietu likumdošanas juridisko pamatu, kļuva par juridiski integrētu ziemeļvalstu jūras tiesību sektora daļu.²⁰⁴

Otrs svarīgākais kuģošanas tiesību avots Latvijā ir Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums²⁰⁵, kas nosaka valsts pārvaldes institucionālo sistēmu jūrlietās.

Bez minētajiem likumiem ar jūrniecību saistītos jautājumus reglamentē vēl daudzi citi ārējie normatīvie akti – Ministru kabineta noteikumi, kā arī starptautiskie tiesību akti, kam Latvija ir pievienojusies.

No svarīgākajiem nacionālajiem normatīvajiem aktiem autore vēlas uzsvērt tādus kā – Noteikumus par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā²⁰⁶, kas izdoti uz Jūras kodeksā ietvertā deleģējuma pamata un papildus Jūras kodeksam regulē jautājumus par kuģu reģistrāciju, līdzīgi kā 1923. gada Likums par kuģu reģistrēšanu un flagas patentu izsniegšanu, nosakot kuģu reģistrācijas kārtību.

Savukārt Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība²⁰⁷ nosaka jūras negadījumu izmeklēšanu atbilstoši mūslaiku prasībām.

Noteikumus par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīms tajos²⁰⁸ var salīdzināt ar 1929. gada Noteikumiem par ūdeņu lietošanu kuģniecībai, laivniecībai, plostošanai un koku pludināšanai. Jāsaka, ka patreiz nav atsevišķa tiesiska regulējuma attiecībā uz kuģošanu upēs un ezeros, izņemot Ministru kabineta noteikumus par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos, kuri nosaka kuģošanas līdzekļu satiksmes kārtību Latvijas Republikas iekšējos ūdeņos.²⁰⁹

²⁰⁴ Out with the old. Gints Vilgerts of Latvia-based Sorainen Law Office explains the working of the new Latvian Maritime Code. Maritime Advocate. Issue 24. Pieejams: http://www.best-maritime-employment.info/catalogue_companies_list/company_source_30451_10.html [aplūkots 2012. gada 7. martā].

²⁰⁵ 31.10.2002. likums „Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums”. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=68491> [aplūkots 2012. gada 12. aprīlī].

²⁰⁶ 06.06.2006. Ministru kabineta noteikumi Nr. 467 „Noteikumi par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā”. Pieejams: http://www.likumi.lv/doc.php?id=138488&version_date=18.02.2009

²⁰⁷ 12.07.2011. Ministru kabineta noteikumi Nr.561 „Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība”. Pieejami: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=233560&from=off>

²⁰⁸ 21.12.2010. Ministru kabineta noteikumi Nr. 1171 “Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos”. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=223854>

²⁰⁹ 09.02.2016. Ministru kabineta noteikumi Nr. 92 “Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos”. Pieejams: <http://likumi.lv/ta/id/280190-noteikumi-par-kugosanas-lidzeklu-satiksmi-ieksejos-udenos>

Autore uzskata, ka būtu nepieciešams izstrādāt atsevišķus noteikumus, kas regulētu kravas un pasažieru pārvadājumus upēs un ezeros, tāpat arī nepieciešams normatīvais regulējums šādos ūdeņos pamesto kuģu vraku izcelšanai, jo Jūras kodeksā ietvertais vraku aizvākšanas regulējums attiecas tikai uz kuģiem, kuri kļuvuši par vrakiem jūras negadījuma rezultātā un rada apdraudējumu navigācijai vai rada vides piesārņojuma draudus.

Turpinot mūsdienu normatīvi tiesiskā regulējuma salīdzinājumu ar pagājušā gadsimta 20.-30.gadiem, nākas secināt, ka patreiz nav atsevišķu noteikumu, kas regulētu kuģu pirkšanu-pārdošanu. Kuģa pirkšanas-pārdošanas līgumam piemērojami attiecīgie Latvijas Civillikuma noteikumi. Aplūkotojos 20.-30.gadu likumos tika atsevišķi reglamentēta vraku aizvākšana no iekšējiem ūdensceļiem, bet patreiz šāds regulējums nav izveidots, un netiek arī definēti iekšējie ūdensceļi.

1.6. Secinājumi

Ar kuģi un kuģu vraku aizvākšanu saistītos jautājumus reglamentē kuģošanas tiesības. Par to, kas ir kuģošanas tiesības, juridiskajā zinātnē viedokļi dalās. Vieni tās uzskata par jūras tiesību atsevišķu nozari, citi – par kādas citas, piemēram, tirdzniecības tiesību nozares sastāvdaļu.

Pirmo reizi jēdziens “kuģošanas tiesības” Latvijā tika ieviests ar pirmās mācību grāmatas jūras tiesībās izdošanu 1997.gadā.²¹⁰ Līdz tam un arī pēc tam sarakstītajos starptautisko tiesību autoru darbos Latvijā jēdziens “kuģošanas tiesības” netiek lietots.

Pasaulē ietekmīgu lomu kuģošanas tiesību jaunrades procesā ieņem IMO, kuras darbā kā šīs organizācijas dalībvalsts piedalās arī Latvija. Par negatīvu tendenci IMO Juridiskās komitejas organizatoriskajā darbā autores uzskatā liecina Austrālijas delegācijas paziņojums IMO Juridiskās komitejas 99. sesijas darba laikā.²¹¹

Līdz ar ES pozīciju nostiprināšanos starptautiskajās organizācijās, dalībvalstīm kļūst arvien mazākas iespējas izvirzīt patstāvīgas iniciatīvas IMO tiesību aktu jaunrades procesā.

Transporta jomā ES realizē ar dalībvalstīm dalītu kompetenci. Savu uzdevumu un mērķu transporta politikā sasniegšanai, ES izdot regulas, direktīvas, lēmumus.

Kaut arī ES nav IMO dalībvalsts, tomēr tā savu darbību organizē ar dalībvalstu starpniecību. ES politika attiecībā uz savu pozīciju stiprināšanu IMO un dalībvalstu pozīciju koordināciju kopējas ES nostājas formulēšanai liecina par esošo koordinācijas procedūru birokratizāciju, attiecinot tās ne tikai uz ES ekskluzīvās, bet arī uz kopējās kompetences jautājumiem. Minētās politikas īstenošana vērsta uz IMO dalībvalstu „vārda brīvības” un nacionālo interešu pārstāvības ierobežošanu IMO.

²¹⁰ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997.

²¹¹ Skatīt darba 1.3. apakšnodaļu.

Stingrās koordinācijas procedūras pamatojumam izmantotais lojālas sadarbības princips tiek pārāk plaši interpretēts ES interesēs, aizmirstot to, ka šis princips uzliek pienākumus arī ES tās attiecībās ar dalībvalstīm. Izmantojot tiesību normu sistēmiskās interpretācijas metodi, secināms, ka juridiski nekorekti un kļūdaini ir Padomes lēmumu par nostāju, kas ES vārdā dalībvalstīm jāieņem IMO, pamatot ar LESD 218. panta 9. punktu.

Latvijai kā vienai no mazākajām ES dalībvalstīm (ES Padomē 4 balsis no 352; Eiropas Parlamentā 9 vietas) savu interešu aizstāvēšanai nepieciešams argumentēti un aktīvi paust savu nostāju ekspertu darba grupu sanāsmēs, meklēt sabiedrotos „stiprākajās” IMO dalībvalstīs, kuru nostāja ir līdzīga, veidot neoficiālos kontaktus ar citu dalībvalstu ekspertiem, rakstiski izplatīt savu viedokli pārējām dalībvalstīm, meklējot atbalstu tajās.

Viens no ES izvirzītajiem transporta politikas mērķiem ir ciešākas sadarbības izveidošana ar IMO un dalībvalstu mudināšana pievienoties tās pieņemtajām konvencijām kuģošanas drošības jomā. Daudzas IMO pieņemtās konvencijas ES padara saistošas dalībvalstīm ar regulām un direktīvām, kuru normas ne vienmēr ir skaidri definētas, tādējādi radot problēmas pieņemto dokumentu īstenošanai praksē. Jautājumi par vraku aizvākšanu līdz šim netiek regulēti ar ES tiesību aktiem. Tomēr, tā kā ES mērķis ir veicināt dalībvalstu pievienošanos IMO pieņemtajām konvencijām, un bīstami vraki ir reāls apdraudējums kuģošanas drošībai, tad autore uzskata, ka arī ES interesēs ir pēc iespējas ātrāka Vraku aizvākšanas konvencijas stāšanās spēkā dalībvalstīs. Par minēto liecina Eiropas Komisijas 2013.gada 18.decembra ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā tiek piemērota Direktīva 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu, secinātais, ka ne visas ES dalībvalstis ir izpildījušas savas saistības ratificēt starptautiskās konvencijas jūrniecības nozarē. Minētajā ziņojumā norādīts uz ES dalībvalstu 2008. gada 9. decembra deklarāciju, kurā tās stingri apņēmas ne vēlāk kā līdz 2013.gada 1.janvārim izteikt piekrišanu uzņemties saistības, ko uzliek Nairobi konvencija. Komisijas apsvērumos teikts, ka dalībvalstīm jāvelta divkārtas pūles, lai izpildītu 2008. gada 9. decembra deklarācijā izteikto apņemšanos.²¹²

Ieviešot ES kuģošanas tiesību aktus, Latvija papildina savus kuģošanas tiesību avotus.

Latvijas kuģošanas tiesību attīstības vēsturi autore iedala četros periodos:

- 1) pēc Latvijas neatkarības iegūšanas 1918. gadā līdz 1941. gadam;
- 2) PSRS okupācijas režīma periods no 1944. gada līdz 1990. gadam;
- 3) Latvijas neatkarības atgūšanas periods no 1991. gada 4. augusta;
- 4) periods pēc Latvijas Republikas pievienošanās ES no 2004. gada 1. maija.

²¹² Pieejams: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/doc/com\(2013\)916_lv.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/doc/com(2013)916_lv.pdf) [aplūkots 2014.gada 15.augustā].

Salīdzinot šos periodus, autore secina, ka visvairāk nacionālo aktu jūrniecības jomā ir pieņemti tieši pēdējā periodā, kas pamatojams ar ES aktīvo darbību kuģošanas drošības uzlabošanā. Tomēr arī pirmajā neatkarīgās Latvijas valsts pastāvēšanas periodā tika dots regulējums vraku aizvākšanai no iekšējiem ūdensceļiem, uzliekot vraka īpašniekam gan ziņojuma pienākumu par vraku, gan vraka vietas apzīmēšanas pienākumu, kā arī nogrimušā kuģa izcelšanas pienākumu, un šo pienākumu neizpildes gadījumā, dodot attiecīgajiem dienestiem tiesības aizvākt nogrimušo kuģi uz kuģa īpašnieka rēķina.

Trešais kuģošanas tiesību periods raksturīgs Latvijai arī ar tās pāreju no padomju tiesību sistēmas uz Kontinentālās Eiropas tiesību sistēmu, kas papildinājusi kuģošanas tiesību avotus ar jauniem jūrniecības jomā pieņemtajiem normatīvajiem aktiem un starptautiskajiem līgumiem.

Ar Tieslietu ministrijas izstrādāto Administratīvo sodu sistēmas attīstības koncepciju, kas atbalstīta ar 2013. gada 4. februāra Ministru kabineta rīkojumu Nr. 38 “Par Administratīvo sodu sistēmas attīstības koncepciju”²¹³, un kas paredz pārkāpumu uzskaitījumus un sankcijas iekļaut nozaru speciālajos likumos, kā arī atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 22. aprīļa sēdes protokollēmumā (prot. Nr.24 26.§) “Informatīvais ziņojums “Nozaru administratīvo pārkāpumu kodifikācijas ieviešanas sistēma””²¹⁴ noteiktajam, Satiksmes ministrijai līdz 2015. gada 31. decembrim bija jāizstrādā grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā un līdz 2016. gada 30. jūnijam grozījumi Jūras kodeksā, paredzot tajos nodaļu, kurā iekļauj visus nozarē saglabājamus administratīvos pārkāpumus un nosaka kompetento iestādi, kurai piekritīga soda piemērošana. Tādējādi autore secina, ka minētajiem likumu grozījumiem stājoties spēkā, Latvija būs nonākusi atpakaļ pie 20. – 30. gados darbojošās sistēmas, kad likumos tika noteiktas ne tikai attiecīgas prasības, bet paredzēti arī sodi par šo prasību neizpildi. Līdz ar to autore saskata iespēju nākotnē arī Jūras kodeksa nodaļā par vraku aizvākšanu paredzēt sankcijas kuģu īpašniekiem par tiem noteikto pienākumu neizpildi, kā tas patreiz jau ir noteikts citās valstīs.

²¹³ Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=254559> [aplūkots 2014. gada 15. augustā].

²¹⁴ Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=265893> [aplūkots 2014. gada 15. augustā].

2. JĒDZIENI „KUĢIS” un „VRAKS”, UN TO NOZĪME VRAKU AIZVĀKŠANAS TIESISKAJĀ REGULĒJUMĀ

Praksē pielietojot starptautiskajā vai nacionālajā tiesību aktā ietverto kāda jautājuma tiesisko regulējumu, bieži vien rodas konfliktsituācijas tiesību normās ietverto terminu neprecīzas vai kļūdainas interpretācijas dēļ. Līdz ar to ir nepieciešams precīzi iepazīties ar attiecīgajā normatīvajā aktā ietverto terminu skaidrojumu.

Arī katras IMO pieņemtās starptautiskās konvencijas sākumā ir atrodamas definīcijas, kas ikvienai konvencijas dalībvalstij dod iespēju sasniegt konvencijā ietverto mērķi.

Vraku aizvākšanas konvencijas 1. pants satur definīcijas, kas nosaka, piemēram to, kas ir „kuģis” un kas ir „vraks” tieši minētās konvencijas izpratnē. Nepārzinot šos jēdzienus, dalībvalsts nevarēs pareizi piemērot konvencijā ietverto vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu.

Nav šaubu, ka katrs kuģis var kļūt par vraku, bet daudzi vraki var tikt saremontēti un kļūt atkal par jūrasspējīgiem kuģiem. Līdz ar to, lai varētu noskaidrot, kas ir „vraks”, vispirms nepieciešams noskaidrot, kas tiek apzīmēts ar terminu „kuģis”.

2.1. Termina „kuģis” skaidrojums starptautiskajos, ārvalstu un nacionālajos normatīvajos tiesību aktos

Viens no kuģošanas tiesību pamatjautājumiem ir jautājums par to, kas ir kuģis, jo atkarībā no tā, vai attiecīgais peldošais objekts tiek kvalificēts par kuģi, ir atkarīgs šī objekta tiesiskais statuss un attiecīgi visas pārējās no tā izrietošās tiesiskās sekas.²¹⁵

Kāpēc vēl būtu nepieciešams definēt kuģi? Kuģa definīcija nepieciešama daudzās kuģošanas tiesību jomās (arī jūras apdrošināšanā), lai noskaidrotu vai dažādu noteikumu normas, kas attiecas uz kuģi, ir piemērojamas arī tādām struktūrām, kas atšķiras no tā, ko parasti saprot ar kuģi.²¹⁶

No lēmuma par to, vai atsevišķa struktūra ir kuģis vai nē, atkarīgs arī kuģa īpašnieka atbildības pamats. Tā, piemēram, ja ir notikusi sadursme starp peldošu bāku un kuģi, tad atbildības noteikšanai netiks piemēroti kuģu sadursmju noteikumi, jo tie tiek piemēroti tikai attiecībā uz divu kuģu sadursmi, bet minētajā gadījumā sadursmē iesaistīts navigācijas līdzeklis (bāka) un nevis otrs kuģis. Tāpat arī kuģa īpašnieka atbildības ierobežošana atkarīga no tā, vai lieta, kas izraisījusi atbildības iestāšanos bija kuģis, kā tas definēts attiecīgajā tiesību aktā. Kuģis arī ir glābšanas subjekts un līdz ar to arī glābšanas tiesībās nepieciešams zināt, ko ietver jēdziens „kuģis”.²¹⁷ Tomēr minētie iemesli nav vienīgie, kuru dēļ būtu nepieciešams atbildēt uz jautājumu „Kas ir kuģis?”

²¹⁵ Гуцуляк. Морское право. Москва, Роскомсульт, 2000, с. 39.

²¹⁶ Mandaraka-Sheppard A. Modern Maritime Law and Risk Management, Second Edition. New York, 2007, p. 14.

²¹⁷ Brice G. Maritime law of Salvage. London, Stevens & Son, 1983, p.103.

Saskaņā ar UNCLOS 94. pantu katra valsts efektīvi realizē jurisdikciju un kontroli pār kuģiem, kas kuģo ar tās karogu, administratīvajos, tehniskajos un sociālajos jautājumos, kā arī uztur kuģu reģistru, kas norāda kuģu, kas kuģo ar tās karogu, vārdus un parametrus, un uzņemas jurisdikciju pār katru kuģi, kurš kuģo ar tās karogu, un tā kapteini, virsniekiem un apkalpi attiecībā uz administratīviem, tehniskiem un sociāliem jautājumiem, kas attiecas uz kuģi. Katra valsts attiecībā uz kuģiem, kas kuģo ar tās karogu, veic tādus pasākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu jūras drošību, it īpaši attiecībā uz kuģu konstrukciju, aprīkojumu un jūrasspēju, kuģu komplektēšanu, darba noteikumus un apkalpes apmācību, signālu lietošanu, komunikāciju uzturēšanu un sadursmes novēršanu. Līdz ar to, kā izriet no minētā starptautiskā noteikuma prasībām, vēl viens iemesls kuģa definēšanai, ir kuģu reģistrācija. Te gan autore vēlas uzsvērt, ka ne starptautiskās paražu tiesību normas, ne starptautiskās konvencijas, tajā skaitā arī UNCLOS, nedod kuģa definīciju, līdz ar to atbildes meklēšanu uz šo jautājumu atstājot citu specifisku starptautisko konvenciju vai nacionālo likumdošanu ziņā. Kā uzskata H. Jangs (*Haijiang Yang*) dažādās kuģa definīcijas nacionālajos normatīvajos aktos neizslēdz arī konfliktu iespēju UNCLOS normu piemērošanā.²¹⁸ Tanī pašā laikā saskaņā ar UNCLOS 94. panta otrās daļas a) apakšpunktu uz mazajiem kuģiem (ar bruto tilpību mazāku par 400) netiek attiecināts jēdziens “kuģis” konvencijas izpratnē.²¹⁹

Saskaņā ar UNCLOS 91. pantu katra valsts nosaka noteikumus, uz kādiem tā piešķir savu valstisko piederību kuģiem, reģistrē kuģus savā teritorijā un piešķir tiesības kuģot ar savu karogu. Kuģiem ir tās valsts piederība, ar kuras karogu tiem ir tiesības kuģot. Starp valsti un kuģi jāpastāv reālai saiknei.

Autore izdala trīs privilēģijas, ko iegūst kuģa īpašnieks, reģistrējot savu kuģi:

- 1) tiesības uz kuģa karogu;
- 2) kuģa īpašumtiesību aizsardzību;
- 3) reģistrācijas valsts juridisko aizsardzību.

Saskaņā ar Jūras kodeksa 8. pantu kuģu reģistrācijas mērķis ir aizsargāt ar kuģiem saistītās tiesības un nodrošināt valsts kontroli pār kuģu atbilstību kuģošanas drošības prasībām.

Vēl viens iemesls kuģa jēdziena noskaidrošanas nepieciešamībai, bez jau iepriekš minētajiem, ir jūrnieka kā kuģa apkalpes locekļa definīcija. Līdz 2014. gada 18. jūnijam, kad stājās spēkā 2014. gada 22. maija likums “Grozījumi Jūras kodeksā”²²⁰ Jūras kodekss nesniedza jūrnieka definīciju. Saskaņā ar minētajiem grozījumiem Jūras kodeksā tika iekļauta jūrnieka definīcija, nosakot, ka jūrnieks ir jebkura persona, kas ir nodarbināta vai iesaistīta darbā, vai ieņem jebkādu

²¹⁸ Yang H. Jurisdiction of the Coastal state over Foreign Merchant ships in International Waters and the territorial Sea. Springer Berlin-Heidelberg, 2006, p. 12.

²¹⁹ Ibid.

²²⁰ Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=266613> [aplūkots 2014. gada 21. augustā].

amatu uz kuģa.²²¹ Tādējādi jūrnieka definīcija tiek piesaistīta kuģa definīcijai. Jūrnieka definīcijas iekļaušana Jūras kodeksā ir saistīta ar Latvijas pievienošanos 2006. gada 23. februāra Konvencijai par darbu jūrniecībā (*Maritime Labour Convention, 2006*)²²² (turpmāk – MLC), kurā jūrnieks tiek definēts kā jebkura persona, kas nodarbināta vai iesaistīta darbā, vai ieņem jebkādu amatu uz kuģa, uz kuru attiecas konvencija.²²³ Tanī pašā laikā minētās konvencijas latviskajā tulkojumā nav lietots termins „kuģis”, bet tā vietā tiek lietots termins „kuģošanas līdzeklis”, nosakot, ka „kuģošanas līdzeklis” ir kuģošanas līdzeklis, kas nav paredzēts tikai kuģošanai pa iekšējiem ūdeņiem vai piekrastes ūdeņiem vai to tuvumā, vai pa ūdeņiem, uz kuriem attiecas ostu noteikumi.²²⁴

Autore uzskata, ka veiktajā MLC tulkojumā latviešu valodā ir nepareizi dots vārda „*ship*” tulkojums kā „kuģošanas līdzeklis”, jo tam, autores skatījumā vairāk atbilstu angļu vārds „*watercraft*” vai arī „*craft*”. Autore atzīmē, ka arī MLC tulkojumā krievu valodā ir lietots vārds „*судно*”²²⁵, kas savukārt latviešu valodā tiek tulkots kā „kuģis”.

Vēl par vienu iemeslu nepieciešamībai nacionālajās tiesību normās definēt kuģi, autore uzskata arī vraku aizvākšanas tiesiskajā regulējumā ietvertu normu pareizu piemērošanu praksē.

Iepriekš autores minētais piemērs par MLC lietotā termina „*ship*” tulkojumu latviešu valodā, ir tikai viens no pierādījumiem tam, ka salīdzinājumā ar angļu jūras tiesību valodu, kur jūras transportlīdzekļa apzīmēšanai tiek lietoti tādi vārdi kā „*vessel*”, „*ship*”, „*craft*”, „*boat*”, „*watercraft*”, latviešu valodā parasti tiek izmantots tikai vārds „kuģis” vai „kuģošanas līdzeklis”, kas autores skatījumā apgrūtina starptautiskajos dokumentos ietvertu jēdzienu jēgas precīzu noskaidrošanu un līdz ar to atsevišķos gadījumos varētu rasties problēma ar kādu no starptautiskajos dokumentos lietoto jēdzienu interpretāciju. Te gan autore vēlētos minēt, ka arī angļiski rakstošo autoru darbos pastāv dažādas izpratnes par to, kas ir „*ship*” un kas ir „*vessel*”. Bieži vien šie divi jēdzieni tiek lietoti kā sinonīmi ar nelielu atšķirību tajā, ka vārds „*vessel*” tiek saprasts nedaudz plašākā nozīmē.²²⁶ Ar vārdu „*vessel*” tiek saprasts jebkurš peldošs objekts, kas tiek izmantots cilvēku vai kravu pārvadāšanai, no kuriem mazākie tiek apzīmēti ar vārdu „*boat*”, bet lielākie ar vārdu „*ship*”.²²⁷ Kā lasām citā avotā, tad jautājums par to, vai attiecīga struktūra tiks apzīmēta ar vārdu „*ship*” nav tiesību, bet gan fakta jautājums.²²⁸ Kā arī jēdziena „*ship*” vai „*vessel*” lietošana

²²¹ Jūras kodeksa 272. panta otrās daļas 4) punkts.

²²² 2011. gada 7. aprīļa likums „Par 2006. gada 23. februāra Konvenciju par darbu jūrniecībā”. Latvijas Vēstnesis, 2011. gada 27. aprīlis, nr. 65.

²²³ 2006. gada 23. februāra Konvencija par darbu jūrniecībā, II pants. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=229287> [aplūkots 2014. gada 21. augustā].

²²⁴ Turpat.

²²⁵ Skatīt: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090301.pdf [aplūkots 2014. gada 21. augustā].

²²⁶ Yang H. Jurisdiction of the Coastal state over Foreign Merchant ships in International Waters and the territorial Sea. Springer Berlin-Heidelberg, 2006, p. 7.

²²⁷ The Shipping Law Blog. A Useful Guide to the World of Maritime Law. Pieejams: http://www.theshippinglawblog.com/2010_07_01_archive.html [aplūkots 2014. gada 30. septembrī].

²²⁸ Gault S., Hazelwood S. Marsden on Collisions at Sea. Sweet & Maxwell, 2003, p. 3.

var būt atkarīga no šo jēdzienu lietošanas mērķa un var iekļaut sevī gan kuģi uz gaisa spilvena (angļu val. – *hovercraft*), gan lidmašīnu, gan hidroplānu (angļu val. – *seaplane*).²²⁹

Norvēģijas jūras tiesībās tiek izdalītas četras kuģi (angļu val. – *ship*) raksturojošas pazīmes: 1) kuģis ir peldoša konstrukcija, kas spēj peldēt, pateicoties tā izdobtajam dizainam. Plosts nav kuģis; 2) konstrukcijai jābūt paredzētai un spējīgai pārvietoties pa ūdeni. Līdz ar to zemūdenes un kuģi ar zemūdens spārniem ir kuģi, bet lidmašīnas nav; 3) konstrukcijai jābūt ar noteiktiem minimāliem izmēriem, tai jābūt spējīgai pārvadāt pasažierus un kravu, un tā nedrīkst būt pārāk maza. Līdz ar to daudzi mazi kuģošanas līdzekļi (airu laiva, kajaks u.c.) no šīs definīcijas tiek izslēgti; 4) tā kā tipisks kuģa mērķis ir pasažieru vai preču pārvadāšana, tad nevajadzētu definīcijā ietvert atpūtas kuģus, zvejas laivas un karakuģus.²³⁰

Pamatojoties uz iepriekš minēto, autore uzskata, ka normatīvajos aktos jūras tiesību jomā nepieciešams paredzēt jēdzienu skaidrojumus un definīcijas, tādējādi nepieļaujot jēdzienu patvaļīgu interpretāciju un nepareizu pielietošanu.

Latvijas tiesu praksē autorei zināma tikai viena krimināllieta²³¹ (turpmāk – sagrieztā kuģa lieta), kuras ietvaros tika skaidrota jēdziena „kuģis” nozīme un pie kuras analīzes autore pievērsīsies turpmāk.

Līdz ar to autore vispirms aplūkos Anglijas tiesu praksi attiecībā uz jēdziena „kuģis” izpratni. Anglijā un Velsā pastāv kopējo tiesību (*common law*) sistēma. Anglijas tiesībām ir trīs galvenie avoti – divi vēsturiskie avoti, t.i., *common law* – ieradumu tiesības un *equity* – tiesas spriedumi, kuru galvenie veidotāji ir tiesneši. Trešais avots ir *statutes*, kas aptver rakstītus, Parlamenta izdotus atsevišķus likumus.²³² Līdz ar to Anglijā tiesu spriedumi ir formāls tiesību avots.

Saskaņā ar ANO Starptautiskās tiesas Statūtu 38.pantu, kurā dots to avotu uzskaitījums, kuros atrodamas Tiesas piemērojamās starptautisko tiesību normas, tiesu lēmumi tiek minēti kā tiesību normu noteikšanas palīg līdzekļi. Starptautiskās tiesas Statūtu 38.panta (d) punkts tiesu lēmumus un tiesību speciālistu doktrīnas definē kā tiesību normu konstatēšanas palīg līdzekļi, faktiski atvēlot tiem starptautisko tiesību palīgavota, autoritatīva starptautisko tiesību normu pierādījuma lomu. Taču arī kā palīgavots tiesu lēmumi jūtami ietekmē starptautiskās tiesības.²³³

Romāņu-ģermāņu tiesību saimē tiesu prakse parasti netiek atzīta par vispārsaistošu tiesību avotu un tiesa neveido vispārsaistošas tiesību normas, un tās nolēmums ir obligāts tikai konkrētajā

²²⁹ Gault S., Hazelwood S. Marsden on Collisions at Sea. Sweet & Maxwell, 2003, p. 7.

²³⁰ Falkanger T., Bull H., Brautaset L. Scandinavian Maritime Law. The Norwegian Perspective. 3d edition. Universitetsforlaget, 2011, p. 44-45.

²³¹ 2000. gada 23. novembra Krimināllieta Nr.12-812007800 (nav publiski pieejama).

²³² Slapper G., Kelly D. The English Legal System. Fifteenth edition, 2014-2015. Routledge, 2014, p. 5.

²³³ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 24. lpp.

lietā,²³⁴ tomēr, ņemot vērā Eiropas Savienības paplašināšanas procesus un ietekmi uz valstīm ar atšķirīgām tiesību sistēmām, tiesu prakses loma romāņu-ģermāņu tiesību saimē arvien pieaug.

Bez tam jau tagad „Eiropas Cilvēktiesību tiesas prakse, [...] ir obligāta attiecībā uz Konvencijas normu interpretāciju, un šī prakse izmantojama arī attiecīgo Satversmes normu tulkošanai.”²³⁵ Piemērojot Eiropas Savienības tiesību normas, iestāde un tiesa ņem vērā Eiropas Savienības Tiesas judikatūru.²³⁶

Kā raksta A.Brančs (A.Branch), kuģim ir divas galvenās sastāvdaļas: korpuss un mašīntelpa, no kurām korpuss ir kuģa apvalks, kas konstruēts noteiktam tirdzniecības veidam pēc kuģa īpašnieka specifiskācijas.²³⁷

Angļu vārds „*vessel*” cēlies no latīņu vārda *vascellum* (angļu „*vas*”) un apzīmē tukšu dobumu, līdzīgu konteineram.²³⁸

Anglijas 1894.gada *Merchant Shipping Act* izdala trīs galvenās pazīmes, kas atšķir kuģi no citām struktūrām:

- 1) fiziskā (ārējā) forma;
- 2) netiek pārvietots ar airu palīdzību;
- 3) noteikts mērķis – izmantošana navigācijā (kuģošanā).

Vēlākā laika likumā 1995.gada *Merchant Shipping Act* 313(1) pantā²³⁹ ar „kuģi” (angļu val. – *ship*) tiek saprasti visāda veida kuģi (angļu val. – *vessel*), kuri tiek izmantoti kuģošanai (angļu val. – *navigation*). Šinī vietā autore vēlreiz vēlētos vērēt uzmanību uz latviešu valodā un angļu valodā lietoto terminu tulkojumiem. Minētajā definīcijā angļu valodā ir atrodamī vārdi „*ship*” un „*vessel*”. Vārds „*ship*” latviešu valodā tulkots kā „kuģis; sacīkšu laiva”²⁴⁰, vārds „*vessel*” tulkots kā „kuģis; [liela] laiva”.²⁴¹ Līdz ar to autore secina, ka šie divi angļu valodā lietotie dažādie vārdi praktiski latviešu valodā tiek tulkoti vienādi.

Atgriežoties pie minētās kuģa definīcijas Anglijas likumā, autore secina, ka jaunākajā definīcijā ir divi svarīgi elementi, kas jāņem vērā objekta atzīšanai par kuģi, un tie ir:

- 1) forma jeb konstrukcija un
- 2) navigācija kā kuģa izmantošanas mērķis.

²³⁴ Meļķis E. Kontinentālās Eiropas tiesību loks Rietumu tiesībzinātnieku skatījumā. Tiesību spogulis I. Rīga: BAT, 1999, 46. lpp.

²³⁵ Satversmes tiesas spriedums lietā 2000-03-01. Pieejams: <http://www.satv.tiesa.gov.lv/?lang=1&mid=19> [aplūkots 2012. gada 23. martā].

²³⁶ Van Gend & Loos, 1963., Costa v ENEL, 1964.

²³⁷ Branch A. Elements of shipping. Eight edition. Routledge, 2007, p. 9.

²³⁸ Mandaraka-Sheppard A. Modern Maritime Law and Risk Management. Second edition. Routledge-Cavendish Publishing Limited, 2007, p. 14.

²³⁹ Merchant Shipping Act 1995. Pieejams: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/313#top> [aplūkots 2015. gada 23. martā].

²⁴⁰ Angļu-latviešu vārdnīca. Rīga „Jāņa sēta”, 1996, 999. lpp.

²⁴¹ Turpat, 1207. lpp.

Latviešu valodas vārdnīcā vārds „navigācija” skaidrots kā „1. Kuģu, lidaparātu vadīšanas (to atrašanās vietas, kursa noteikšanas un palīgīdzekļu izmantošanas) teorija un prakse. 2. Kuģošana; lidošana ar lidaparātu. 3. Laikposms, kurā vietējie laikapstākļi pieļauj kuģošanu (kādā ūdenstilpnē, tās daļā).”²⁴²

Objekta konstrukcija, kā viens no elementiem, lai objekts būtu atzīstams par kuģi, bija par pamatu Anglijas Admirālītes tiesas spriedumam lietā *Steedman v Scofield* (1992)²⁴³. Minētajā lietā bija strīds par to, vai par kuģi atzīstams *jet ski* (ūdensmotocikls) *Merchant Shipping Act 1894* dotā kuģa definējuma izpratnē. Tiesneša spriedums šinī lietā bija, ka *jet ski* tipa ūdensmotocikls neatbilst likumā dotajai kuģa definīcijai, pamatojoties uz *jet ski* tipa ūdensmotocikla konstrukciju.

Konkrētajā lietā tiesnesis salīdzināja *jet ski* ar laivu, kurai ir ielikta forma ar bortiem, kas nodrošina tās peldspēju, dodot iespēju ar to pārvadāt personas vai kravu. Turpretī *jet ski* tipa ūdensmotociklam nav bortu, un tikai sasniedzot noteiktu ātrumu, tas iegūst stabilitāti. Šinī lietā tiesnesis piebilda, ka parastā nozīmē angļu vārds „*vessel*” tiek lietots, lai apzīmētu kuģošanas līdzekli (angļu val. – *craft*) lielāku par airu laivu, ietverot jebkāda veida kuģošanas līdzekli, kas tiek izmantots vai varētu tikt izmantots transportēšanai pa ūdeni.

Attiecībā uz otru kuģim raksturīgo pazīmi – izmantošana kuģošanai (*navigation*), iepriekš minētajā lietā tiesnesis secināja, ka navigācija ir kuģa vadīšanas no vienas vietas uz otru māksla vai zinātne, un kuģa vadītājam jābūt spējīgam, pirmkārt, noteikt kuģa atrašanās vietu, otrkārt, ieturēt kuģa kursu iecerētā galamērķa sasniegšanai. Frāze „izmantot kuģošanā” tiesneša skatījumā nozīmē personu vai kravu transportēšanu pa ūdeni līdz noteiktam galamērķim. Navigācija nav sinonīms vārdiem „kustība uz ūdens”, bet gan tā ir plānota vai norīkota pārvietošanās no vienas vietas uz otru. Konkrētajā lietā *jet ski* tipa ūdensmotocikla mērķis nebija pārvietošanās no vienas vietas uz otru, bet gan kustība pa ūdens virsmu ļoti lielā ātrumā. Tiesneša skatījumā, kaut arī ir iespējams ūdensmotociklu vadīt (*navigate*), tomēr *jet ski* nav atzīstams par kuģi, kas izmantojams kuģošanai.

Turpretī Īrijas Augstākā tiesa lietā *The Von Rocks* (1998)²⁴⁴ noraidīja iepriekšējā lietā Anglijas tiesneša minētos argumentus par to, ka kuģa galvenā funkcija ir pasažieru vai kravas pārvadāšana, konstatējot, ka šī pazīme nav izšķirošais nosacījums kuģošanas līdzekļa ieskaitīšanai kuģa kategorijā. Šinī lietā ekskavators-bagars, kas tika izmantots padziļināšanas darbu veikšanai jūrā, tika atzīts par kuģi, pamatojoties uz to, ka šī struktūra tika konstruēta ar mērķi veikt specifiskus darbus jūrā, kā arī tā ir spējīga pārvietoties pa ūdeni no vienas vietas uz otru. Līdz ar to šinī lietā tiesa atzina bagaru par kuģi, neņemot vērā to, ka tam iztrūka tādas kuģim raksturīgas

²⁴² Skaidrojošā vārdnīca. Pieejams: <http://www.tezaurs.lv/sv/?w=navig%C4%81cija> [aplūkots 2012. gada 23. martā].

²⁴³ 2 Lloyd's Rep. 163, pp. 165,166. Pieejams: http://www.ilaw.com/ilaw/browse_lawreports.htm?year=1992&volume=2&name=Lloyd's Law Reports [aplūkots 2012. gada 15. augustā].

²⁴⁴ 2 Lloyd's Rep. 198, pp. 207.

pazīmes kā dzinējs, kuģa apkalpe, stūres mehānisms, arī pati stūre, par galveno pazīmi uzskatot to, ka šī ierīce bija konstruēta darbu veikšanai ūdenī.

Minētais viedoklis tika izteikts arī citā spriedumā lietā *Perks v Clark* (2001)²⁴⁵, kurā tika skatīts jautājums par to, vai urbšanas ierīces, kas naftas urbšanas nolūkā tiek vilktas no vienas vietas uz otru, ir atzīstamas par kuģi. Tiesa šinī lietā atzina, ka minētās ierīces ir kuģi, pamatojoties uz tiesneša izdarīto secinājumu konkrētajā lietā, ka „navigācija” nenozīmē neko vairāk kā ūdens šķērsošanu, bet personu un kravas pārvadāšanas funkcija nav tās būtiskākā pazīme.

Pie iepriekš minētā secinājuma nonāca arī Apvienotās Karalistes Apelācijas tiesa lietā *R v GOODWIN* (2005)²⁴⁶, kurā tika pārsūdzēts tiesas spriedums, ar ko *Yamaha Waverunner* (*Waverunner*) *jet ski* (ūdensmotocikls) vadītājam tika piespriests sešu mēnešu cietumsods par kuģa kapteiņa pienākumu nepildīšanu. Šinī lietā tiesa secināja, ka *Merchant Shipping Act 1995* izpratnē „kuģa, kurš tiek izmantots navigācijā” nepieciešama pazīme nav personu vai īpašuma transportēšana pa ūdeni uz noteiktu galamērķi.

Iepriekš minētajā lietā tika aplūkota arī „kuģa” jēdziena būtība, norādot uz paša likuma *Merchant Shipping* nosaukuma saistību ar kuģniecību kā nodarbošanos ar tirdzniecību vai biznesu. Līdz ar to, ja kuģim tiek pielīdzināti objekti, kas nav sasaistāmi ar tirdzniecību vai biznesu, vai arī ir tik mazi, ka ar tiem šīs darbības nav iespējams veikt, var nonākt pie absurdiem secinājumiem. Tiesas ieskatā vārdi „izmantots kuģošana” izslēdz no kuģa definīcijas kuģošanas līdzekļus (angļu val. - *craft*), kas tiek izmantoti tikai atpūtai uz ūdens, bez konkrēta galamērķa.

Turpretī lietā *The Winnie Rigg* (1998) tika skatīts jautājums par to, vai jahta, kas tiek lietota vienīgi izklaidei un kā atpūtas māja, un kas stāvējusi noenkurota ostā 15 gadus, ir uzskatāma par kuģi.²⁴⁷ Konkrētajā gadījumā ostas amatpersonas bija aizturējušas jahtu, pamatojoties uz to, ka nebija maksāta pietauvošanas maksa, ko paredzēja ostas noteikumi. Jautājums bija par to, vai jahta šinī gadījumā ir atzīstama par kuģi. Tiesa nolēma, ka jahta ir kuģis, bet ostai nebija tiesību to aizturēt, jo tauvas maksa saskaņā ar ostas noteikumiem nebija uzskatāma par kuģa nodevu.

Jautājums par navigācijas, kā kuģa būtiskas pazīmes izpratni, tika risināts arī lietā *Southport Corporation v Morriss* (1893)²⁴⁸, kurā tiesai vajadzēja lemt par to, vai kuteris (angļu val. – *launch*), kas tika izmantots pasažieru izklaides braucieniem mākslīgi izveidotā nelielā ezerā ir uzskatāms par kuģi *Merchant Shipping Act 1854* izpratnē. Šinī lietā tiesneša lēmums, ka kuteris nav kuģis, bija pamatots ar to, ka ūdens platība, ko izmantoja kuteris, bija ļoti neliela, bet navigācija ir termins, kas nekad netiek lietots saistībā ar ūdens platību, kas ir pusjūdzi gara. Uz jautājumu par to, kur tad ir

²⁴⁵ 2 Lloyd's Rep. 431, pp. 207.

²⁴⁶ Lloyd's Law Reports, Vol.1., 2006, pp. 432 – 440.

²⁴⁷ Mandaraka-Sheppard A. *Modern Maritime Law and Risk Management*. Second edition. Routledge-Cavendish Publishing Limited, 2007, p. 18.

²⁴⁸ Ibid, p. 438.

velkama robežas līnija, tiesnesis atbildēja, ka nav nepieciešams novilkt precīzu robežu, bet ir pietiekami pateikt, ka konkrētajā lietā šī robeža ir ārpus jebkuras saprātīgi novilkta līnijas.

Aplūkojot iepriekš minēto Anglijas tiesu praksi, autore secina, ka līdzīgiem jautājumiem attiecībā uz to, vai ūdens motocikls ir kuģis, Latvijas tiesu praksē nevajadzētu parādīties, jo Latvijā ūdens motocikls tiek iekļauts jēdzienā „atpūtas kuģis” un tiek reģistrēts valsts akciju sabiedrības „Ceļu satiksmes drošības direkcija” reģistrā.²⁴⁹

Tomēr autores skatījumā Anglijas tiesu prakse ir noderīga, lai konstatētu galvenās kuģa pazīmes un pēc iespējas precīzāk veidotu kuģa definīciju Jūras kodeksā. Šim jautājumam autore vēl pievērsīsies nodaļas beigās.

Tālāk autore aplūkos kuģa definīciju arī citu valstu normatīvajos aktos.

Saskaņā ar Kanādas Kuģošanas Aktu (*Canada Shipping Act, 2001*)²⁵⁰ kuģis (angļu val. – *vessel*) nozīmē laivu, kuģi (*ship*) vai kuģošanas līdzekli (*craft*), kas ir konstruēts, izmantots vai ir piemērots izmantošanai vienīgi tikai vai daļēji navigācijai pa, uz, caur vai tieši ūdenī, neatkarīgi no tā, vai ar vai bez dzinēja, un ietver būvniecības stadijā esošu kuģi. Definīcijā netiek ietverti būvniecības stadijā esoši peldoši objekti.²⁵¹

Saskaņā ar Jaunzēlandes Kuģu Reģistrācijas Aktu (*Ship Registration Act 1992 No 89*)²⁵² kuģis ir jebkura veida laiva (angļu val. – *boat*) vai kuģošanas līdzeklis (angļu val. – *craft*), kas tiek izmantots kuģošanai, ar dzinēju vai bez, iekļaujot baržu (liellaivu), lihteri vai cita veida kuģi, transporta līdzekli uz gaisa spilvena vai citāda veida, zemūdeni vai citāda veida zemūdens objektu.

2001.gada 12.decembra Igaunijas Republikas Jūras drošības akts²⁵³ definē kuģi (*ship*) kā kuģošanas līdzekli, kas tiek izmantots ekonomiskām aktivitātēm, profesionālai darbībai, valsts administratīvo pienākumu vai profesionālo apmācību veikšanai. Kuģošanas līdzeklis ar garumu lielāku par 24 metriem, kas tiek izmantots atpūtai, arī tiek uzskatīts par kuģi. Savukārt kuģošanas līdzeklis (*water craft*) tiek definēts kā peldošs kuģis (*vessel*) domāts izmantošanai kuģošanai, tajā skaitā kuģi bez dzinēja. Savukārt ar izklaides kuģi tiek saprasts kuģošanas līdzeklis ar garumu no 2,5 līdz 24 metriem (piemēram, laivas, buru jahtas, kuteri vai līdzīgi kuģošanas līdzekļi), kuri tiek izmantoti atpūtai un reģistrēti jebkurā reģistrā.

Saskaņā ar minēto Igaunijas normatīvo aktu kuģošanas līdzekļi, kuri tiek izmantoti vienīgi sportam un treniņam un kurus marķējusi sporta federācija (piemēram, personīgie ūdens transporta līdzekļi, buru laivas, buru jahtas, sporta jahtas un līdzīga veida kuģošanas līdzekļi), primitīvas

²⁴⁹ Skatīt Jūras kodeksa 8. pantu.

²⁵⁰ Pieejams: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-10.15/> [aplūkots 2012. gada 6. aprīlī].

²⁵¹ Canada Shipping Act, 2001, art. 2.

²⁵² Pieejams: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=en&p_isn=88743 [aplūkots 2012. gada 23. martā].

²⁵³ Maritime Safety Act, passed 2001.gada 12.decembrī. Pieejams:

<http://www.legaltext.ee/en/andmebaas/tekst.asp?loc=text&dok=X60010K4&keel=en&pg=1&ptyyp=RT&tyyp=X&query=safety+act> [aplūkots 2012. gada 23. martā].

uzbūves kuģošanas līdzekļi (piemēram, zvejas laivas, mazas plakandibena laivas, kajaki, kanoe, laivas ar pedāļiem un līdzīgi kuģošanas līdzekļi) un speciālas konstrukcijas kuģošanas līdzekļi netiek uzskatīti par izklaides kuģi.

Lietuvas Republikas Jūras kuģošanas tiesības²⁵⁴ definē kuģi kā jebkuru peldošu struktūru ar dzinēju vai bez, ar savu vārdu, apkalpi un kuģojošu zem valsts karoga. Autores skatījumā šāda definīcija ir pārāk nekonkrēta un neprecīza, jo kuģot ar valsts karogu varēs tikai kuģis, kurš tiek reģistrēts valsts reģistrā, tātad kuģis vispirms ir jāreģistrē, bet ja par kuģi var uzskatīt tikai kuģi, kas kuģo ar valsts karogu, tad rodas jautājums, kādā veidā tad lai kuģis pie šī karoga tiek.

Krievijas Federācijas Jūras tirdzniecības kodeksa (KF kodekss) 7.pantā definēts, ka ar kuģi kodeksa izpratnē tiek saprasta peldoša pašgājēja vai ne pašgājēja ierīce, kas tiek izmantota jūras tirdzniecībā. Savukārt ar jēdzienu „jūras tirdzniecība” KF kodeksā tiek saprastas tādas darbības saistībā ar kuģu izmantošanu kā preču, pasažieru un to bagāžas pārvadāšana, minerālo un citu nedzīvo resursu izpēte un izstrāde, meklēšanas, glābšanas un vilkšanas operācijas, kā arī daudzas citas darbības jūrā, tajā skaitā arī jūrā nogrimušas mantas izcelšana.²⁵⁵

Galvenā pazīme, kas saskaņā ar KF kodeksu kuģi atšķir no citiem objektiem ir tas, ka tā ir cilvēka rokām izveidota ierīce, kas ir ne tikai peldoša uz doto momentu, bet tieši būvēta tādām mērķim. Tādējādi no kuģa definīcijas tiek izslēgti jūras dibenam piestiprinātas būves (mākslīgās salas, naftas torņi u.tml.).

No aplūkotajām dažādu valstu likumos lietotā termina „kuģis” definīcijām autore secina, ka vienota kuģa definīcija nepastāv un dažādās valstīs jēdziens „kuģis” tiek definēts dažādi, tomēr ir vērojama vienojoša pazīme, kas lietota gandrīz visās definīcijās, un tā ir saistīta ar galveno kuģa funkciju – kuģošanu, tātad svarīgākā un noteicošā pazīme, kas izmantojama, lai kādu objektu atzītu par kuģi ir kuģa izmantošana kuģošanai.

Tomēr nedrīkst aizmirst, ka kuģim piemīt vēl arī virkne dažādu juridiska rakstura pazīmju, piemēram, kuģa karogs, reģistrācija.

Saskaņā ar V.Gucuļaka doto definīciju kuģis ir peldošs transporta līdzeklis ar reģistrācijas valsts karogu, vārdu, nokomplektētu apkalpi un atbilstoši nacionālo un starptautisko tiesību prasībām izsniegtiem kuģa dokumentiem.²⁵⁶

Tālāk autore aplūkos jautājumu par to, kā kuģis tiek definēts starptautiskajās konvencijās, pievēršot galveno vērību tām jūrniecības jomā pieņemtajām starptautiskajām konvencijām, kuru dalībvalsts ir Latvija.

²⁵⁴ The Republic of Lithuania Maritime Shipping Law. Pieejams: http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_e?p_id=43045 [aplūkots 2012. gada 23. martā].

²⁵⁵ Гуцуляк. Морское право. Москва, Роскомсульт, 2000, с. 39.

²⁵⁶ Тамже, с. 50.

Saskaņā ar 1969. gada Starptautisko konvenciju par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā (Latvijā spēkā stājās 07.11.2001.)²⁵⁷ kuģis ir:

a) jebkura veida jebkurš kuģot spējīgs kuģis un

b) jebkurš peldošs kuģis, izņemot iekārtas vai ierīces, ar kurām veicama jūras dibena resursu un okeāna floras, un augsnes apakškārtas izpēte un izmantošana.

1972. gada 20.oktobra Konvencijā par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (Latvijā spēkā stājās 20.05.1992.) vārds kuģis nozīmē visa veida peldošos līdzekļus, ieskaitot kuģus ar dinamisko cēlējspēku, ekranoplānus un hidroplānus, kas tiek izmantoti vai varētu tikt izmantoti kā pārvietošanās līdzeklis pa ūdeni.²⁵⁸

Saskaņā ar 1974. gada Atēnu konvenciju par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu (Latvijā spēkā stājās 06.03.2002.)²⁵⁹ kuģis ir tikai jūras kuģis, izņemot gaisa spilvena transporta līdzekli.

1989. gada Starptautiskā konvencija par glābšanu (Latvijā spēkā stājās 17.03.2000.)²⁶⁰ (turpmāk – Glābšanas konvencija) definē, ka kuģis ir jebkurš kuģis vai laiva, vai konstrukcija, kas spējīga kuģot.

1990. gada Starptautiskā konvencija par gatavību, reaģēšanu un sadarbību naftas piesārņojuma gadījumā (Latvijā stājās spēkā 28.02.2002.)²⁶¹ ar kuģi saprot jebkura veida kuģi, kurš darbojas jūras vidē un ietver zemūdens spārnu laivas (*hydrofoil boats*), gaisa spilvenu satiksmes līdzekļus, zemūdens kuģus, un jebkura veida peldošas vienības.

1992. gada Protokols, ar ko groza 1969. gada Starptautisko konvenciju par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (Latvijā stājās spēkā 09.03.1999.)²⁶² (turpmāk – 1992 CLC) definē, ka kuģis nozīmē jebkuru jūrniecībā izmantotu kuģi un jebkāda tipa iekārtu, vienalga — konstruētu vai piemērotu naftas kā kravas pārvadāšanai tilpnē, ar noteikumu, ka kuģis ar iespējām pārvadāt naftu un citas kravas tiek uzskatīts par kuģi vienīgi tad, kad tas ved naftu kā kravu un veic ikvienu šādam pārvadājumam sekojošu reisu, ja vien nav pierādīts, ka tā tilpnēs nav šādu naftas produktu pārvadājumu atlieku.

²⁵⁷ 17.05.2001. likums "Par 1969. gada Starptautisko konvenciju par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā un tās Pielikumu un 1973. gada Protokolu par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā citu vielu, kas nav nafta, izraisīta piesārņojuma gadījumā un tā Pielikumu" („LV”, 83 (2470), 30.05.2001.; Ziņotājs, 12, 21.06.2001.)

²⁵⁸ 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem, ar grozījumiem”, 3.noteikums („LV”, 130 (3078)).

²⁵⁹ 01.11.2001. likums "Par 1974. gada Atēnu konvenciju par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu un tās 1976. gada protokolu" (Latvijas Vēstnesis, 2001. gada 14. novembris, nr. 164.)

²⁶⁰ Pieejams: <http://www.google.lv/search?q=1989.gada+gl%C4%81b%C5%A1anas+konvencija&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:en-US:official&client=firefox-a> [aplūkots 2012. gada 11. martā].

²⁶¹ 15.06.2000. likums "Par 1990. gada Starptautisko konvenciju par gatavību, reaģēšanu un sadarbību naftas piesārņojuma gadījumā" („LV”, 250/251 (2161/2162), 05.07.2000.; Ziņotājs, 14, 27.07.2000.)

²⁶² 01.10.1997.likums "Par Protokolu par grozījumiem Starptautiskajā konvencijā par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem" („LV”, 272/273 (987/988), 17.10.1997.)

2001. gada 23.marta Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu" (Latvijā stājās spēkā 19.04.2005.)²⁶³ nosaka, ka kuģis nozīmē jebkuru jūrasspējīgu kuģi un kuģošanas līdzekli, neatkarīgi no tā veida.

2001. gada 5.oktobra Starptautiskā konvencija par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli definē, ka kuģis nozīmē jebkura veida kuģi, kas darbojas jūras vidē, ieskaitot zemūdens spārnu laivas, gaisa spilvena satiksmes līdzekļus, iegremdējamus satiksmes līdzekļus, peldošas vienības, fiksētas vai peldošas platformas, peldošās noliktavas (FSUs) un peldošās produktu noliktavas un pārkraušanas platformas (FPSOs).

Vraku aizvākšanas konvencijas, kurai Latvija vēl nav pievienojusies, 1. pants nosaka, ka kuģis ir jebkura tipa jūras peldlīdzeklis, arī kuģi ar zemūdens spārniem, gaisa spilvena kuģi, zemūdens peldlīdzekļi, kuģošanas līdzekļi un peldošas platformas, izņemot gadījumus, kad šīs platformas tiek izmantotas jūras dibena minerālu resursu izpētei, izmantošanai vai ieguvei. Tātad konvencijas izpratnē kuģis ir tikai jūras tipa peldlīdzeklis un līdz ar to varētu saprast, ka šī konvencija nav attiecināma uz tikai upēs un ezeros kuģojošiem kuģiem. Kā izriet no IMO prakses materiāliem, tad minētais kritērijs tika iekļauts kuģa definīcijā nolūkā neattiecināt konvencijas normas uz kuģiem, kas tiek izmantoti tikai pārvadāšanai iekšējos ūdensceļos.²⁶⁴ Tomēr minētās konvencijas 3.pants dod iespēju dalībvalstīm konvenciju attiecināt arī uz tās teritoriju, ieskaitot teritoriālo jūru, tātad arī uz upēs un ezeros nogrimušajiem kuģiem. Līdz ar to autorei rodas jautājums kā tiks interpretēta konvencijā dotā kuģa definīcija gadījumā, ja valsts izlems izmantot konvencijas 3.pantā doto iespēju.

Salīdzinot minētās definīcijas, iespējams izdalīt tādas kuģa definīciju vienojošas pazīmes kā spēja pārvietoties pa ūdeni, darbošanās jūras vidē, spēja kuģot.

Līdz ar to, aplūkojot kuģa definīcijas dažādās starptautiskajās konvencijās, secināms, ka vienota kuģa definīcija netiek lietota arī starptautiskajos dokumentos, un katrā no tiem kuģis tiek definēts saistībā ar konkrētā starptautiskā līguma mērķi.

Tomēr, kā pierāda prakse, arī vienas konvencijas ietvaros lietotā kuģa definīcija var tikt interpretēta dažādi. Kā piemēru autore minēs 1992 CLC.

Kā jau iepriekš autore norādīja, tad šīs konvencijas mērķa sasniegšanai ar kuģi saprot „jebkuru jūrniecībā izmantotu kuģi un jebkāda tipa iekārtu, vienalga — konstruētu vai piemērotu naftas kā kravas pārvadāšanai tilpnē, ar noteikumu, ka kuģis ar iespējām pārvadāt naftu un citas kravas tiek uzskatīts par kuģi vienīgi tad, kad tas ved naftu kā kravu un veic ikvienu šādam

²⁶³ 03.03.2005.likums “Par Starptautisko konvenciju par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu”. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=104230> [aplūkots 2014. gada 21. augustā].

²⁶⁴ Lahmer V. The 2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. The book: Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs edited by Peter Ehlers and Rainer Lagoni, Lit Verlag, Berlin, 2008, p. 163.

pārvadājumam sekojošu reisu, ja vien nav pierādīts, ka tā tilpnēs nav šādu naftas produktu pārvadājumu atlieku.”

1992. gada Starptautiskā Naftas Piesārņojuma Kompensācijas fonda (1992. gada Fonds), kas tika izveidots ar 1992. gada Starptautisko konvenciju par Starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (1992. gada Fonda konvencija) Asamblejas 2009. gada oktobra sesijā tika izskatīts jautājums par „kuģa” definīciju saistībā ar *Slops* incidentu²⁶⁵, kas notika Grieķijā 2000. gada 15.jūnijā un kura rezultātā ūdenī noplūda 5 000 tonnas eļļaina ūdens.

Sesijas dalībniekiem vajadzēja izlemt jautājumu par to, vai 1992 Fonda politiku attiecībā uz naftas noplūdēm no peldošām noliktavām (FSUs) nepieciešams mainīt, t.i., attiecināt 1992 CLC kompensācijas režīmu arī uz zaudējumiem, kas radušies noplūstot naftai no FSUs, kā tas bija *Slops* gadījumā.

Tātad bija nepieciešams konstatēt, vai 1992 CLC dotā „kuģa” definīcija ir attiecināma uz FSUs. 1992. gada Fonda Asambleja jau 1998. gadā izveidoja otro starpsesiju darba grupu ar mērķi noskaidrot „kuģa” definīciju saistībā ar FSUs incidentiem, lai rastu atbildi uz jautājumu, vai konvencijas dalībvalstu nacionālajām tiesām, interpretējot plašākā nozīmē jēdzienu „kuģis” netiek pārkāpta 1992. gada Fonda politika attiecībā uz kuģa definīciju 1992 CLC konvencijā.

Kuģis *Slops*, kurš tika reģistrēts 1994.gadā Grieķijas ostas *Piraeus* Kuģu reģistrā, sākotnēji tika konstruēts un būvēts naftas kā lejamkravas pārvadāšanai. 1995. gadā tā dzenskrūve tika noņemta un tā dzinējs tika deaktivizēts un noplombēts, kas liecināja par to, ka kuģa statuss tika nomainīts un tas tika pārvērsts par peldošu naftas atkritumu saņemšanas un pārstrādes iekārtu. Tomēr tas palika uz enkura tanī pašā vietā, kaut arī izmantošanas mērķis tika mainīts no naftas kā kravas pārvadātāja kuģa uz naftas atkritumu uzglabāšanas un pārstrādes vienību.

1992. gada Fonda Izpildkomiteja 2000. gadā nolēma, ka *Slops* nevar tikt uzskatīts par kuģi 1992 CLC konvencijas izpratnē un konvencija nevar tikt attiecināta uz minēto negadījumu.

Grieķijas Augstākā tiesa 2006. gadā pasludināja spriedumu, ar ko noteica, ka *Slops* ir uzskatāms par kuģi konvencijas kontekstā, jo tam ir jūras kuģošanas līdzekļa iezīmes un kurš, sekojot tā modifikācijai par FSUs, uzglabāja naftu kā lejamkravu, pie tam, tam bija iespēja pārvietoties taupā ar sekojošu incidenta risku neatkarīgi no tā, vai tas pārvadā naftu kā kravu vai nē.

1992. gada Fonda Asamblejas izveidotās darba grupas uzdevums bija noskaidrot, vai uz FSUs un pārkraušanas platformām (FPSOs) ir attiecināma 1992 CLC konvencija. Saskaņā ar konvencijas definīciju kuģim jābūt:

- 1) būvētam vai pielāgotam naftas pārvadāšanai;
- 2) uz kuģa jābūt naftai kā kravai.

²⁶⁵ Consideration of the definition of “Ship”. Pieejams:<http://documentservices.iopcfund.org/decisions-database/browse-decisions/decision/decision/incident-0-decision-3616/> [aplūkots 2012. gada 23. martā].

Darba grupai tika uzdoti šādi jautājumi:

1) kad, kurā brīdī kuģis tiek konstruēts vai pielāgots tādā veidā, ka tas ir spējīgs pārvadāt naftu kā kravu? vai

2) vienīgi kad kuģis ir konstruēts vai pielāgots mērķim pārvadāt naftu kā lejamkravu?

Ir svarīgs arī jautājums vai nafta uz kuģa uzskatāma par apmaksāto kravu 1992 CLC izpratnē. Ja naftas, kas atrodas uz šādām iekārtām, pieņemšanas iekārtas atrodas kādā no konvencijas dalībvalstīm, tad nafta tiek uzskatīta par saņemtu naftu.

Darba grupa secināja, ka:

1) platforma var tikt uzskatīta par kuģi tikai tādā gadījumā, ja tā pārvadā naftu kā kravu reisā uz vai no ostas vai termināļa ārpus tās vietas, kur šī platforma patstāvīgi atrodas;

2) platforma nevar tikt uzskatīta par kuģi, ja tā atstāj savu darbības zonu tikai lai izvairītos no sliktiem laika apstākļiem vai arī darba apstākļu dēļ.

2006. gadā 1992. gada Fonda Asambleja izskatīja jautājumu par to, vai patstāvīgi noenkuroti kuģi, kuri iesaistīti naftas pārkraušanas operācijās no kuģa uz kuģi, ir pakļauti 1992 CLC konvencijas noteikumiem. 1992. gada Fonda direktors puda viedokli, ka uz šādiem kuģiem attiecas minētās konvencijas prasības tikai tādā gadījumā, ja tie pārvadā naftu reisā ārpus tās vietas, kur tie ir pastāvīgi noenkuroti. Sesijā tika panākta vienošanās par to, ka, ja nākotnē notiks līdzīga veida incidenti, tad ir divas iespējas:

1) ja nacionālās tiesas sekos 1992. gada Fonda politikai attiecībā uz „kuģa” jēdziena interpretāciju, tad piesārņojuma rezultātā cietušās personas no 1992. gada Fonda kompensācijas nesaņems;

2) ja nacionālās tiesas pieņems plašāku interpretāciju, kā tas bija *Slops* incidenta gadījumā, tad personas būs pakļautas 1992 CLC konvencijas režīmam, bet no 1992. gada Fonda kompensācija netiks maksāta.

Autore secina, ka minētais gadījums vēlreiz apliecina to, cik svarīgi ir pareizi nodefinēt „kuģi” arī starptautiskā dokumentā. Attiecībā uz minēto gadījumu autore uzskata, ka Grieķijas Augstākā tiesa bija pārāk plaši interpretējusi 1992 CLC konvencijā minēto kuģa definīciju, tomēr šis gadījums liecina par to, ka pasaules prakse naftas pārvadājumu jomā ir attīstījusies tālāk un līdzīgi gadījumi kā minētais var kļūt arvien biežāki. 1992 CLC konvencijā dotā kuģa definīcija vairs neatbilst šai praksei.

Tālāk autore aplūkos kuģa definīciju Latvijas normatīvajos aktos, kas pieņemti pēc Latvijas neatkarības pasludināšanas 1991. gadā.

Pirmais nozīmīgākais nacionālais tiesību akts jūrniecības jomā, kas tika pieņemts minētajā periodā un kas definēja jēdzienu „kuģis” bija Jūrniecības noteikumi. Saskaņā ar minētajos

noteikumos doto definīciju „kuģis” ir „jebkurš kuģošanas līdzeklis, izņemot airu laivu, kā arī tiesību un pienākumu kopums, kas piemīt kuģa kapteinim, īpašniekam, operatoram vai aģentam”.

Savukārt kuģošanas līdzeklis definēts kā „jebkurš peldošs līdzeklis, kurš tiek izmantots transportēšanai pa ūdeni vai kurš ir piemērots šādai izmantošanai.”²⁶⁶

Saskaņā ar Jūrniecības noteikumiem par zvejas kuģi tika uzskatīts jebkura lieluma kuģis ar jebkuru dzinēju, kuru izmanto vai kurš ir paredzēts zvejai peļņas nolūkā. Savukārt pasažieru kuģis tika definēts kā kuģis, kas ir būvēts vai parasti (atsevišķos gadījumos) tiek izmantots vairāk nekā divpadsmit pasažieru pārvadāšanai. Kravas kuģis tika definēts kā kuģis, kas nav pasažieru vai zvejas kuģis. Par izprieceļojumu kuģi tika definēts kuģis (ar jebkuru dzinēju), kuru izmanto vienīgi izprieceļojumiem un kurš nepārvadā pasažierus vai kravu uz nomas līguma pamata vai par maksu.

Salīdzinot Jūrniecības noteikumos doto kuģa definīciju ar iepriekš aplūkoto Anglijas tiesu praksi, autore secina, ka Latvijas normatīvajā aktā dotajā definīcijā bija iekļautas divas no Anglijas tiesu praksē konstatētajām kuģa pazīmēm, t.i., peldspēja (peldošs līdzeklis), ko šinī gadījumā varētu sasaistīt ar kuģa konstrukciju (veidolu) un izmantošanas veids – transportēšana pa ūdeni (nevis kuģošana vai navigācija).

Kā secināms no Jūrniecības noteikumos ietvertajām definīcijām, tad kuģis ir jebkurš kuģošanas līdzeklis, t.i., jebkurš peldošs līdzeklis, tajā skaitā arī izprieceļojumu kuģis, kuru izmanto vienīgi izprieceļojumiem. Autore secina, ka salīdzinot izprieceļojuma kuģa definīciju ar noteikumu sākumā noteikto kuģošanas līdzekļa pazīmi – izmantošana transportēšanai pa ūdeni, nevar izprieceļojumu kuģi nosaukt par kuģi. Autores skatījumā pie šādi formulētām definīcijām Latvijas tiesām būtu jāaskaras ar tādu pašu problēmu kā Anglijā, izlemjot jautājumu par to, vai ūdensmotocikls var tikt uzskatīts par kuģi Jūrniecības noteikumu izpratnē.

Kā autore jau minēja šīs nodaļas sākumā, tad autorei ir zināma tikai viena lieta Latvijas tiesu praksē (sagrieztā kuģa lieta), kurā tika analizēta jēdziena “kuģis” būtība saistībā ar kuģa vraku, pamatojoties uz Jūrniecības noteikumiem, kas bija spēkā sagrieztā kuģa lietas ietvaros izskatīto notikumu laikā.

Kas bija par pamatu minētās lietas ierosināšanai? Sakarā ar 2000. gada 23. oktobra Starptautiskās arbitrāžas spriedumu, ar ko Latvijas Republikai tika piespriests izmaksāt par labu prasītājam – Zviedrijas firmai „SwemBalt AB” vairāk kā 3 milj. ASV dolāru,²⁶⁷ Latvijas Republikas 2000. gada 7. novembra Ministru kabineta sēdē²⁶⁸ tika nolemts uzdot Ģenerālprokuroram pārbaudīt faktus par iespējamām likuma pārkāpumiem ar “SwemBalt AB” lietu saistīto institūciju amatpersonu rīcībā.

²⁶⁶ Ministru Kabineta noteikumi Nr.168 “Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss) 8.pants. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=57588> [aplūkots 2014. gada 21. augustā].

²⁶⁷ Pieejams: http://italaw.com/documents/20040527-SwembaltAward_002.pdf [aplūkots: 2012. gada 23. martā].

²⁶⁸ 2000. gada 7. novembra Ministru kabineta sēdes protokols Nr.53, 21§.

Starptautiskās arbitražas sprieduma pamatā bija fakts, ka Latvijā tika sagriezts metāllūžņos Zviedrijas firmai piederošs kuģis, kuru zviedru puse uzskatīja par savu investīciju priekšmetu Latvijā.²⁶⁹ Ģenerālprokurora veiktās pārbaudes rezultātā 2000. gada 23. novembrī tika pieņemts lēmums par krimināllietas ierosināšanu pret vairākām Latvijas amatpersonām, kas 2003. gada 14. februārī beidzās ar Rīgas pilsētas Centra rajona tiesas spriedumu par attiecīgu amatpersonu atzīšanu par vainīgām gan nolaidībā, gan dienesta pilnvaru pārsniegšanā. Minēto spriedumu atstāja spēkā arī Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģija,²⁷⁰ un Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departaments.²⁷¹ Tālāk autore aplūkos minētās lietas faktiskos apstākļus:

- 1993. gada 22. aprīlī Rīgā no Stokholmas ar Zviedrijas velkoni „Nestor” tika ievilkts kuģis *Feeder Chief*, kuram vēlāk tika nomainīts vārds uz „SwedeBalt” [pēc zviedru puses teiktā, lai izteiktu draudzību starp Zviedriju un Baltiju].
- 1993. gada 28. aprīlī kuģis tika nodots remontā Rīgas kuģu remonta rūpnīcā.
- 1993. gada 17. novembrī kuģis tika pārvests uz piestātņi Ķīpsalā. Piemēstnes teritorija piederēja Rīgas tirdzniecības ostai, kas atļauju par kuģa atrašanos šinī teritorijā nebija devusi.
- 1994. gada 1. februārī Rīgas ostas pārvaldnieks izteica brīdinājumu „Swede Balt SIA” par kuģa nelikumīgu atrašanos ostas akvatorijā.
- 1994. gada 24. martā tika noslēgts zemes nomas līgums starp Rīgas Kurzemes rajona pašvaldību un „Swede Balt” SIA par zemes nomu Ķīpsalā saskaņā ar ko zemesgabals tika nodots apsaimniekošanā no 1993. gada 1. decembra līdz 1998. gadam kuģa ro-ro piestātnei peldošā tirdzniecības nama izveidošanai, kas tiks izmantots kā bāze Skandināvijas kompānijām un citiem pārstāvjiem, kas saistīti ar biznesu Latvijā. Autore vērs uzmanību, ka ar Rīgas pilsētas Kurzemes rajona tiesas 2001. gada 20. septembra spriedumu šis zemes nomas līgums tika atzīts par spēkā neesošu no tā noslēgšanas brīža.
- 1994. gada martā Rīgas ostas kapteinis divas reizes brīdina kuģa īpašnieku par to, ka kuģis Ķīpsalā atrodas nelikumīgi un lūdz kuģi pārvietot citur. Tā kā kuģa īpašnieks nereaģē, tad kuģi 1994. gada 28. martā pārvieto no Ķīpsalas uz Vecmīlgrāvi (piestātne VM-4).
- 1994. gada 28. martā Rīgas ostas kapteinis pieņem lēmumu par kuģa atzīšanu par bīstamu navigācijai.

²⁶⁹ Par šo spriedumu skatīt arī Lejnieks M., Medin L. SwemBalt AB pret Latvijas Republiku (Sagrieztā kuģa lieta). Likums un Tiesības, Nr. 12, 2000, 375. lpp.

²⁷⁰ Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2004. gada 4. oktobra lēmums lietā nr. KA 04-220/04-17 Nr.12812007800 (nav publiski pieejams).

²⁷¹ LR AT Senāta Krimināllietu departamenta 2006. gada 20. februāra lēmums SKK 01-0002/06. Nr.12812007800 (nav publiski pieejams).

- 1995. gada 31. augustā Latvijas Jūras administrācijas vārdā tiek ievietots sludinājums laikrakstā „Latvijas Vēstnesis” ar aicinājumu pieteikties kuģa *Feeder Chief*, kas pazīstams arī ar vārdu „Swedebalt”, īpašniekam un trīs mēnešu laikā aizvākt kuģi no Rīgas ostas.
- 1996. gada 3. maijā tiek publicēts paziņojums „Latvijas Vēstnesī” par kuģa vraka izsoli.
- 1996. gada 7. maija izsolē kuģa vraks pārdots metāllūžņos SIA „Ferrum”.
- 1996. gada 19. jūlijā vraku sagriež metāllūžņos.
- 1996. gada 5. augustā Rīgas osta adresē vēstuli Ārlietu ministrijai par Zviedrijas puses nenokārtotajiem maksājumiem, kas nesedz lūžņu cenu.

Laikā, kad tika veiktas ar kuģi saistītās darbības, Latvijā 1994. gada 11. septembrī bija stājušies spēkā Jūrniecības noteikumi, kuros tika dota kuģa definīcija.

Konkrētajā lietā tiesai bija jāizlemj jautājums, vai uz Rīgu atvilktais zviedru kuģis bija uzskatāms par kuģi vai par vraku Jūrniecības noteikumu izpratnē. Tiesa konkrētajā lietā nonāca pie secinājuma, ka kuģis nav uzskatāms par Rīgas ostā pamestu vraku, savu lēmumu pamatojot ar to, ka kuģis nebija “pamests kuģis” Jūrniecības noteikumu 266. panta 11. daļas izpratnē, kur vraks tika definēts kā:

- 1) no jūras izskaloti priekšmeti, avārijas laikā no kuģa izmesta vai izskalota kuģa krava vai nogrimuša kuģa krava, vai pamests kuģis, kas atrasti Latvijas ūdeņos vai izmesti Latvijas krastos;
- 2) apgādes priekšmeti vai iekārtas;
- 3) kuģa avārijā cietušo personu personiskais īpašums;
- 4) jebkurš gaisa kuģis, kas cietis avārijā, jebkura tā daļa un krava.

Par tiesas lēmumu tika iesniegta apelācijas sūdzība, kurā tika norādīts, ka sagrieztais vraks nevarēja tikt atzīts par kuģi, jo ar lietas materiāliem bija nepārprotami pierādīts, ka tas pats nav bijis spējīgs pārvietoties, ka kuģis jau sākotnēji tika nogādāts uz Latviju, lai izmantotu to kā peldošu komerciestādi. Arī Rīgas ostas valsts kontroles 1993. gada 21. novembra ziņojumā tika norādīts, ka tas nav patstāvīgi kuģotspējīgs, savukārt 1996. gada 1. martā veiktās kuģa apskates aktā bija norādīts, ka kuģim ir demontēts galvenais dzinējs, papildus dzinēji un ģeneratori, kuģa dzenskrūve, stūres rats, visa kuģošanas un radio iekārta. Apelācijas iesniedzējs arī norādīja, ka, tā kā Latvijā spēkā esošais normatīvais regulējums neparedz procedūru kuģa atzīšanai par vraku, tad tiesai bija jānosaka, vai kuģis atbilst Jūrniecības noteikumu 8. pantā dotajai kuģa definīcijai kā tehniski, tā juridiski.

Tā kā autore uzskata, ka tiesa šinī lietā nebija apelācijas sūdzībā norādīto uzdevumu veikusi, tad autore analizēs iepriekš minētā kuģa atbilstību Jūrniecības noteikumos dotajai definīcijai.

Pirmām kārtām definīcija pieprasa, lai kuģis būtu peldspējīgs jeb jūrasspējīgs. Konkrētajā lietā bija pierādīts, ka kuģis pats nav spējīgs pārvietoties, tātad viņš šai pazīmei neatbilda.

Otrā pazīme, kas saskaņā ar definīciju bija nepieciešama objektam, lai to atzītu par kuģi – izmantošana transportēšanai pa ūdeni. Konkrētajā lietā bija pierādīts, ka minētajam zviedru kuģim bija dots pavisam cits uzdevums, t.i., to bija iecerēts izmantot par peldošu komerciestādi. Bez tam saskaņā ar starptautiski pieņemtām prasībām un arī katras valsts nacionālo tiesību normu prasībām, katrs kuģis ir jānokomplektē ar paredzētajam reisam vai cita veida darbībai kuģošanas drošību garantējošu apkalpi. Konkrētajā lietā bija pierādīts, ka šādas apkalpes uz kuģa nebija.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, autore nepiekrīt tiesas secinājumam, ka kuģis atbilda Jūrniecības noteikumu 8. pantā norādītajai kuģa definīcijai un ka tas nebija vraks. Līdz ar to autore uzskata, ka attiecībā uz konkrēto kuģi varēja tikt attiecinātas Jūrniecības noteikumu 12. nodaļas prasības par vraku un tā pārdošanu izsolē tādā gadījumā, ja tas varētu tikt uzskatīts par pamestu vraku, kurš pārgājis valsts īpašumā.

Autore vērš uzmanību faktam, ka sākotnējā 2003. gada 29. maija Jūras kodeksa redakcijā kuģa definīcija nebija ietverta. Kāds tam varēja būt iemesls? Autoresprāt par iemeslu varēja būt tas, ka Jūras kodekss tika juridiski balstīts uz Norvēģu Jūras Kodeksu,²⁷² jo, kā uzskatīja Jūras kodeksa autori, tad Latvija, izvēloties Norvēģu kodeksu par savas jūrlietu likumdošanas juridisko pamatu, kļuva par juridiski integrētu ziemeļvalstu jūras tiesību sektora daļu.²⁷³ Minētajā kodeksā arī nebija sniegta kuģa definīcija. Tomēr šī prakse neattaisnojās un ar 2005. gada 22. decembrī veiktajiem grozījumiem, kas stājās spēkā 2006. gada 17. janvārī,²⁷⁴ Jūras kodeksā kuģa definīcija tika tomēr iekļauta, nosakot, ka kuģis ir jebkurš kuģošanas līdzeklis – inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta izmantošanai uz ūdens.²⁷⁵

Tomēr praksē, piemērojot Jūras kodeksā ietverto kuģa definīciju, bija radušās problēmas ar definīcijā iekļautajiem vārdiem “kas konstruktīvi paredzēta izmantošanai uz ūdens”, radot situācijas, kad Latvijas Kuģu reģistrā tika saņemti iesniegumi tādu objektu reģistrēšanai, kas pēc savām funkcijām nav uzskatāmi par kuģiem, piemēram, peldošas mājas - viesnīcas. Nav noliedzams, ka šāda māja-viesnīca ir konstruēta tā, lai to varētu izmantot uz ūdens, un līdz ar to, minētais objekts formāli atbilda Jūras kodeksā definētā kuģa jēdzienam, jo tas ir konstruktīvi paredzēts izmantošanai uz ūdens. Lai izvairītos no šādām situācijām, kā arī lai nostiprinātu kuģa jēdziena izpratnes patieso būtību, Jūras kodeksā tika veikti grozījumi ar 2013. gada 10. janvāra likumu, kas stājās spēkā 2013. gada 21. janvārī.²⁷⁶ Līdz ar to pašreiz Jūras kodeksa 1.¹ pants nosaka, ka „Kuģis, ja šajā kodeksā nav noteikts citādi, ir kuģošanas līdzeklis - inženiertehniska ierīce, kas

²⁷² The Norwegian Maritime Code of 24 June, 1994, No. 39. Pieejams: http://www.nis-nor.no/upload/the_norwegian_maritime_code.pdf [aplūkots 2012. gada 7. martā].

²⁷³ Out with the old. Gints Vilgerts of Latvia-based Sorainen Law Office explains the working of the new Latvian Maritime Code. Maritime Advocate. Issue 24. Pieejams: http://www.best-maritime-employment.info/catalogue_companies_list/company_source_30451_10.html [aplūkots 2012. gada 7. martā].

²⁷⁴ 22.12.2005. likums „Grozījumi Jūras kodeksā”. Latvijas vēstnesis, 2006. gada 3. marts, nr.1.

²⁷⁵ Jūras kodeksa 1.¹ pants (22.12.2005. likuma redakcijā). Latvijas Vēstnesis, 2003. gada 18. jūnijs, nr. 91.

²⁷⁶ Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=254163> [aplūkots 2014. gada 21. augustā].

konstruktīvi paredzēta kuģošanai.”²⁷⁷ Ar mērķi radīt juridisku pamatu arī tādu objektu reģistrācijai, kas nav kuģi Jūras kodeksa izpratnē, minētie grozījumi papildināja kodeksu ar jaunu 8.¹ pantu šādā redakcijā:

„8¹. pants. Peldošās konstrukcijas

(1) Peldošā konstrukcija ir inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta izmantošanai uz ūdens, bet nav uzskatāma par kuģi šā kodeksa izpratnē.

(2) Peldošās konstrukcijas (peldošie doki, peldošās darbnīcas, peldošās uzpildes stacijas, debarkaderi, kravas pontoni) reģistrē Kuģu reģistrā, un uz tām attiecināmas normas, kas piemērojamas kuģiem saskaņā ar Latvijas normatīvajiem aktiem.

(3) Tādu peldošo konstrukciju reģistrācija, kuras paredzētas noteiktu darbu veikšanai uz ūdens, bet nav šā panta otrajā daļā noteiktās konstrukcijas, reģistrācija nav obligāta. Šādas peldošās konstrukcijas, ja to ūdensizspaisds bez kravas ir lielāks par 10 tonnām, pamatojoties uz īpašnieka iesniegumu, var reģistrēt Kuģu reģistrā, ja tās pilnīgi izvietotas Latvijas teritorijā. Šādas reģistrācijas vienīgais mērķis ir aizsargāt ar peldošām konstrukcijām saistītās tiesības. Reģistrācijas gadījumā šādām konstrukcijām piemēro šā kodeksa ... noteikumus.”²⁷⁸

Saskaņā ar Jūras kodeksa 16. pantu par kuģa īpašnieku (tāpat arī vraka) uzskatāms tas, kurš reģistrēts Latvijas Kuģu reģistrā. Līdz ar to iepriekš minētie grozījumi Jūras kodeksā dod iespēju arī tādu peldošo objektu, kas nav kuģi Jūras kodeksa izpratnē, īpašniekiem reģistrēt šos objektus Latvijas Kuģu reģistrā brīvprātīgi, ar mērķi aizsargāt savas īpašuma tiesības uz šiem objektiem pret trešajām personām.

Vēl viena novitāte, ko autore vēlas uzsvērt un kas ir ietverta Jūras kodeksā ar 2013. gada 10. janvārī pieņemtajiem likuma grozījumiem, ir izbraukuma kuģa definēšana, nosakot, ka izbraukuma kuģi ir kuģi, kas pārvadā mazāk par 12 pasažieriem.

Bez normatīvajiem aktiem kuģa definīcija atrodama arī vārdnīcās. Latviešu valodas vārdnīcā kuģis definēts kā „samērā liels transportlīdzeklis dažādu uzdevumu veikšanai uz ūdens”, ietverot šajā definīcijā arī lidaparātu.²⁷⁹ Citā vārdnīcā savukārt kuģis ir definēts kā pašgaitas vai peldoša konstrukcija, ko izmanto kravas, pasažieru, bagāžas, pasta u.c. pārvadājumiem, glābšanas operācijām, zinātniskiem pētījumiem, hidrotehniskiem darbiem, dažādiem jūras rūpaliem utt.²⁸⁰

²⁷⁷ Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=254163> [aplūkots 2014. gada 21. augustā].

²⁷⁸ Turpat.

²⁷⁹ Latviešu valodas vārdnīca. “Avots”, 1987, 1998. 413. lpp.

²⁸⁰ Juridisko terminu vārdnīca. NORDIK, Rīga, 1998.

2.1. Termina „vraks” skaidrojums starptautiskajos, ārvalstu un nacionālajos normatīvajos tiesību aktos

Viens no tēmas izpētes mērķiem ir atrast piemērotāko jēdziena „vraks” definīciju. Šim jautājumam ir liela praktiska nozīme, jo uz daudziem darbā izvirzītajiem problēmjautājumiem nav iespējams atbildēt, iepriekš nenoskaidrojot vraka jēdzienu.

Nav šaubu par to, ka katrs kuģis var kļūt par vraku. Vairumā gadījumu kuģis kļūst par vraku jūras negadījuma rezultātā. Kas ir jūras negadījums?

Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma ²⁸¹ 49. pants nosaka, ka jūras negadījums un jūras incidents ir definēti IMO Kodeksā par starptautiskajiem standartiem un rekomendēto praksi jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanai kuģošanas drošības aspektā (Negadījumu izmeklēšanas kodekss). Savukārt minētajā kodeksā jūras negadījums tiek definēts kā notikums vai notikumu virkne, kas saistīts ar kuģa darbību tā ekspluatācijas laikā, kurā cilvēks zaudējis dzīvību vai guvis smagus miesas bojājumus, cilvēks pazudis no kuģa, kuģis ir gājis bojā, pazudis bez vēsts vai tiek uzskatīts, ka tas ir pazudis bez vēsts, vai kuģis ir pamests jūrā, kuģim radies bojājums, kuģis uzsēdies uz sēkļa vai saskāries ar to, vai kuģis iesaistījies sadursmē, kuģis radījis materiālu bojājumu jūras infrastruktūrai, vai kuģis nodarījis būtisku kaitējumu videi.²⁸²

Vraku aizvākšanas konvencijas izpratnē „Jūras negadījums” ir kuģu sadursme, uzskriešana uz sēkļa vai cits kuģošanas incidents, vai notikums uz kuģa vai ārpus tā, kura dēļ tiek nodarīti materiāli zaudējumi vai rodas nenovēršami materiālo zaudējumu draudi kuģim vai tā kravai.²⁸³

Jūras negadījumu rezultātā iet bojā ne tikai kuģi, bet arī cilvēki, un līdz ar to pasaules jūrniecības organizāciju, tajā skaitā arī IMO un ES, politikas galvenais mērķis ir vērsts uz kuģošanas drošības nodrošināšanu un jūras negadījumu novēršanu. Lloyd's Reģistra (*Lloyds register of Shipping*) publicētajā jūras negadījumu kategoriju sarakstā starp septiņām galvenajām negadījumu kategorijām ir iekļauts arī vraks un uzskriešana uz sēkļa (*wrecked/stranded/*), kas tiek definēts kā kuģis, kurš netīši ir saskāries ar jūras dibenu, nejaukt ar apzinātu uzsēdināšanu uz sēkļa (*intentional grounding*), kas izraisa tādu pašu efektu.²⁸⁴

²⁸¹ 31.10.2002. likums „Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums”. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=68491> [aplūkots 2012. gada 27. martā].

²⁸² Annex 1 Resolution MSC.255(84) (adopted on 16 May 2008) Adoption of the Code of the International standards and recommended practices for a safety investigation into a marine casualty or marine incident (Casualty investigation code). Chapter 2, art. 2.9. Pieejams: http://www.navcen.uscg.gov/pdf/marcomms/imo/msc_resolutions/MSC255.pdf [aplūkots 2012. gada 27. martā].

²⁸³ Nairobi 2007. gada Starptautiskā konvencija par kuģu vraku aizvākšanu. 1. pants. Pieejams: http://www.vvc.gov.lv/advantagecms/LV/tulkojumi/meklet_dokumentus.html?query=Nairobi+2007.gada+Starptautisk%C4%81&Submit=Mekl%C4%93t&resultsPerPage=10 [aplūkots 2012. gada 27. martā].

²⁸⁴ Boisson P. Safety at sea. Policies, regulations & International law. Bureau Veritas, Paris, 1999, p. 32.

Pasaules kuģošanas vēsturē nav bijuši tādi periodi, kuros nebūtu notikuši jūras negadījumi. Senākos laikos kuģu nogrimšana parasti bija saistīta ar sliktiem laika apstākļiem, it īpaši ziemas sezonā, piemēram, 1545. gadā Adrijas jūrā vien vētras dēļ nogrima 50 kuģi.²⁸⁵

Pirms Pirmā pasaules kara cilvēku atmiņās ir palikuši trīs smagi jūras negadījumi, t.i., 1865.gadā tvaikoņa *Sultana* nogrimšana ASV, kas prasīja 1450 cilvēku dzīvības, pasažieru lainera *Titanic* nogrimšana 1912.gadā Ziemeļatlantijas okeānā ar 1501 cilvēku, bet 1914.gadā 1270 cilvēki aizgāja bojā, nogrimstot okeāna linerim *Empress of Ireland*.²⁸⁶

Kā vienu no pēdējiem smagākajiem jūras negadījumiem autore minēs 2012.gada janvārī Itālijas kruīzu kuģa *Costa Concordia* uzskriešanu uz klints, kas prasīja arī 32 cilvēku dzīvības.

Latvijā 2010. gadā reģistrēti 11 jūras negadījumi un incidenti, no kuriem divi kvalificēti kā smagi negadījumi.²⁸⁷ Pavisam no 2004. – 2010. gadam jūras negadījumu rezultātā Latvijas teritoriālajos ūdeņos ir nogrimuši trīs kuģi, tajā skaitā zvejas kuģis “Astrīda” 2004. gada 11. maijā ar sešiem zvejniekiem, “Beverīna” 2008. gada 2. decembrī ar sešiem apkalpes locekļiem un zvejas kuģis “Unora” 2009. gada 17. februārī ar diviem apkalpes locekļiem.²⁸⁸ Saskaņā ar Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja sniegto informāciju²⁸⁹ 2011. gadā Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos reģistrēti četri, bet 2012. gadā – septiņi jūras negadījumi un incidenti.

Lai uzlabotu kuģošanas drošību un novērstu kuģu izraisītu piesārņojumu, tādējādi samazinot turpmāku jūras negadījumu risku, bez starptautiskajos dokumentos ietvertajiem kuģošanas drošības obligātajiem standartiem, svarīgs valsts uzdevums ir ietverts arī UNCLOS 94. pantā, kurā noteikts, ka katra valsts organizē izmeklēšanu, ko veic vai vada pietiekoši kvalificēta persona vai personas katrā jūras avārijas vai navigācijas negadījuma gadījumā atklātā jūrā, kurā ir piedalījies kuģis, kas kuģo ar tās karogu un kas izraisījis citas valsts pilsoņa bojāeju vai nopietnu traumu, vai ir nodarīts būtisks kaitējums citas valsts kuģiem vai iekārtām, vai jūras videi.

Arī SOLAS konvencijas I nodaļas 21. noteikumā ir noteikts karoga valsts pienākums veikt negadījumu izmeklēšanu un iesniegt IMO attiecīgus negadījuma izmeklēšanas ziņojumus.

Latvijā kārtību, kādā notiek jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšana kuģošanas drošības aspektā nosaka Ministru kabineta noteikumi par jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtību.²⁹⁰ Noteikumu 5. punktā definētais jūras negadījumu izmeklēšanas mērķis ir - novērst līdzīgus jūras negadījumus un incidentus nākotnē.

²⁸⁵ Boisson P. Safety at sea. Policies, regulations & International law. Bureau Veritas, Paris, 1999, p. 47.

²⁸⁶ Ibid., p. 35.

²⁸⁷ Jūras negadījumi 2010.gadā. “Jūrnieks”. Latvijas Jūras administrācija. Janvāris 2011, 9. lpp.

²⁸⁸ Turpat, 10. lpp.

²⁸⁹ Pieejams: <http://www.taiib.gov.lv/uploads/drosibas%20parskats%202012%20!!!.pdf> [aplūkots 2016. gada 16. augustā].

²⁹⁰ 2011.gada 12.jūlija Ministru kabineta noteikumi Nr.561 “Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=233560&from=off> [aplūkots 2012. gada 27. martā].

Tāpat jūras negadījums ir viens no vraka rašanās priekšnoteikumiem. Tālāk autore salīdzinās un analizēs „vraka” definīciju gan starptautiskajos, gan dažādu valstu nacionālajos normatīvajos aktos.

Līdz pat Vrakus aizvākšanas konvencijas pieņemšanai 2007. gadā starptautiskās tiesības nedefinēja jēdzienu „vraks”. Šī jēdziena skaidrojums tika atstāts katras valsts nacionālo tiesību ziņā.

Par to, cik svarīgi ir atrast pareizo definīciju „vrakam” liecina arī IMO Juridiskās komitejas ilgais darbs pie minētās definīcijas izveides, izskatot minētās konvencijas projektu.

Vraka definīcijas jautājums līdz konvencijas projekta apstiprināšanai bija iekļauts katras IMO Juridiskās komitejas sesijas darba kārtībā jau no paša projekta izskatīšanas sākuma, t.i., jau Juridiskās komitejas 74. sesijā 1996. gada oktobrī.

Vrakus aizvākšanas konvencijas 1. pants nosaka, ka „vraks”, kas rodas jūras negadījuma dēļ, ir:

- a) nogrimis vai uz sēkļa uzskrējis kuģis vai
- b) jebkura nogrimuša vai uz sēkļa uzskrējuša kuģa daļa, tostarp jebkurš objekts, kas atrodas vai atradās uz šī kuģa, vai
- c) jebkurš objekts, kas pazaudēts jūrā no kuģa un ir uzskrējis uz sēkļa, nogrimis vai dreifē jūrā, vai
- d) kuģis, kurš var drīzumā nogrimt vai uzskriet uz sēkļa vai attiecībā uz kuru ir pamats uzskatīt, ka tas nogrimis vai uzskries uz sēkļa, un attiecībā uz kuru vēl netiek veikti efektīvi pasākumi, lai glābtu apdraudēto kuģi vai citu īpašumu.²⁹¹ Tāpat no šīs definīcijas ir redzams, ka nevar uzskatīt par vraku kuģi, attiecībā uz kuru tiek veikti efektīvi glābšanas pasākumi.

Par „vraku” konvencijas izpratnē tiek uzskatīts gan kuģis, gan kuģa daļa, gan tā krava, gan jebkurš objekts, kas pazaudēts jūrā no kuģa (piemēram, kontainers) un joprojām atrodas jūras vidē, kā arī briesmās nonācis kuģis, attiecībā uz kuru ir pamats saprātīgi uzskatīt, ka tas nogrimis, bet attiecībā uz kuru jau netiek veikti efektīvi glābšanas pasākumi.

Svarīgs priekšnosacījums tam, lai kuģi varētu uzskatīt par „vraku” konvencijas izpratnē ir „jūras negadījuma” esamība. Ar vārdu „efektīvi” attiecībā uz glābšanas pasākumiem „vraka” definīcija tika papildināta pēc CMI un Starptautiskās Glābšanas Savienības prasības, lai nodrošinātu to, ka piekrastes valstij nav tiesību iejaukties tajos gadījumos, kad glābšanas darbos jau ir iesaistījušies kompetenti glābēji.²⁹² Teorētiski šādos gadījumos, kad kuģim palīdzību sniedz glābējs, kuģi nevar uzskatīt par vraku konvencijas izpratnē. Sākotnējais Vrakus aizvākšanas konvencijas

²⁹¹ Pieejams:

http://www.ttc.lv/export/sites/default/docs/STA/Tulkojumi_no_angļu_val/Konvencijas/Convention_on_the_Removal_of_Wrecks.doc [aplūkots 2016. gada 9. augustā].

²⁹² The Nairobi Wreck Removal convention, by Richard Shaw. Pieejams: <http://www.cmi2008athens.gr/sub5.5.pdf> [aplūkots 2010. gada 8. septembrī].

projekts vraka definīcijā iekļāva arī „lidmašīnas vraku”, bet pēc konsultācijām ar Starptautisko civilās aviācijas organizāciju (ICAO), tika nolemts uz lidmašīnas vraku konvenciju neattiecināt.²⁹³ Šāds lēmums tika pieņemts arī tādēļ, ka pretējā gadījumā rastos vairāki grūti atrisināmi jautājumi attiecībā uz atbildības ierobežošanu, obligāto apdrošināšanu un sertifikātu izdošanu. Minēto iemeslu dēļ tika nolemts “koncentrēties tikai uz kuģiem”.²⁹⁴

Autore konstatē, ka starptautiskajā līmenī pašreiz tikai viena konvencija definē jēdzienu „vraks”.

Jēdziena „vraks” būtības noskaidrošanai autore vispirms aplūkos vraka definīciju kopējo tiesību (*common law*) sistēmas valstīs.

Anglijas tiesībās jēdziens „vraks” ietver sevī no jūras izskālotus priekšmetus, avārijas laikā no kuģa izmestu vai izskālotu kuģa kravu, vai pamestu kuģi, kas atrasts jūrā vai jūras krastā.²⁹⁵

Angļu 1894.gada Tirdzniecības Kuģniecības likums (*Merchant Shipping Act*) (s.510 (1) jēdzienā „vraks” ietvēra izmestu kuģa kravu (angļu val.- *jetsam*), peldošu no kuģa noskalotu kravu (angļu val.- *flotsam*), jūras dibenā nogrimušu kuģa kravu (angļu val.- *lagan*) un pamestu kuģi (angļu val.- *derelict*), kas atrasts krastā vai jūrā vai jebkurā citā applūstošā teritorijā.²⁹⁶ Minētajā pantā dotā termina „pamests” skaidrojums tika skatīts lietā *Cossmann v. West and British America Assurance Co* (1887)²⁹⁷, kurā tika definēts ka „termins juridiski attiecas uz kuģi, kurš ir pamests (*abandoned*) un kuru tā kapteinis un apkalpe pametusi jūrā, bez jebkāda nolūka atgriezties uz to atpakaļ”.

Turpretī terminu „izmesta kuģa krava”, „peldoša no kuģa noskalota krava” un „jūras dibenā nogrimusi kuģa krava” skaidrojums tika skatīts lietā *Cargo ex Schiller* (1887)²⁹⁸ nosakot, ka „ar peldošu no kuģa noskalotu kravu (*flotsam*) saprotams gadījums, kad kuģis ir nogrimis vai citādā veidā gājis bojā, bet tā krava peld jūrā. Ar izmestu kuģa kravu (*jetsam*) saprotama krava, kas gadījumā, kad kuģis ir briesmās vai grimst, tiek izmesta jūrā nolūkā atvieglot kuģa svaru, bet neskatoties uz to, kuģis iet bojā. Ar jūras dibenā nogrimušu kravu (*lagan*) saprotama tā krava, kas izmesta iepriekš minētajā gadījumā, bet sava smaguma dēļ tā nogrimst jūras dibenā, bet jūrnieki ar mērķi to atgūt, ir apzīmējuši to ar bojām vai pludiņiem, lai vēlāk nogrimušo kravu varētu atrast.”

Salīdzinot 1894.gada likumā minēto vraka definīciju ar 1995. gada *Merchant Shipping*

²⁹³ Boer J. The Nairobi perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007. Pieejams: <http://www.cmi2008athens.gr/sub5.1.pdf> [aplūkots 2010. gada 10. septembrī].

²⁹⁴ Lahmer V. The 2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. The book: Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs edited by Peter Ehlers and Rainer Lagoni, Lit Verlag, Berlin, 2008, p. 162.

²⁹⁵ The International Maritime Organization: Accidents at Sea. Mankabady S. Routledge Kegan & Paul, 1987, p.177.

²⁹⁶ The IMLI Manual on International Maritime Law. Volume II; Shipping Law. General editor Attard D.J. OXFORD, University Press, 2006, p. 502.

²⁹⁷ Essays on maritime legislation, volume I. Seminar on maritime liens and mortgages and on enforcement of securities. CMI, Genoa, Italy, 1990, p. 182.

²⁹⁸ Ibid.

*Act*²⁹⁹ doto definīciju, autore secina, ka gan vecākajā, gan jaunākajā likuma redakcijā vraka jēdziens tiek definēts vienādi.

Kanādas Kuģniecības likumā (*Canada Shipping Act*) vraka jēdziens definēts līdzīgi kā Anglijā, t.i., nosakot, ka jēdziens „vraks” ietver izmestu kuģa kravu (*jetsam*), peldošu no kuģa noskalotu kravu (*flotsam*), jūras dibenā nogrimušu kuģa kravu (*lagan*), pamestu kuģi (*derelict*), kā arī jebkuru nogrimušu, uz sēkļa uzskrējušu vai briesmās esošu kuģa daļu vai citu uz šāda kuģa atradušos lietu, un ūdenī nogrimušu lidmašīnu vai jebkuru tās daļu. Salīdzinot vraka jēdzienu Kanādas un Anglijas tiesību aktos, autore secina, ka Kanādā jēdziens „vraks” ir definēts plašāk, ietverot tajā arī ūdenī nogrimušu lidmašīnu vai šādas lidmašīnas daļu.

Krievijas Federācijas Tirdzniecības kuģu kodeksā kuģu vraki, to atliekas, aprīkojums, krava un citi piederumi, neatkarīgi no tā vai tie ir virs vai zem ūdens, tiek ietverti jēdzienā „nogrimis īpašums”.³⁰⁰

Iepazīstoties ar atsevišķu valstu nacionālo kuģošanas tiesību avotiem, autore secina, ka pastāv vienprātība uzskatā par to, ka vraks ir nogrimis, uz sēkļa uzskrējis vai pamests kuģis. Vienīgi pastāv atšķirīgi regulējumi attiecībā uz tiem objektiem, kas iekļaujami „vraka” jēdzienā.

Latvijas normatīvajos aktos vraka definīciju dod Jūras kodekss³⁰¹, kas definē vraku kā kuģi, kas jūras negadījuma rezultātā pilnībā vai daļēji nogrimis vai gājis bojā, uzskrienot uz sēkļa, vai pamests, kā arī jebkura šāda kuģa daļa, ieskaitot jebkuru priekšmetu, kas bijis vai atrodas uz šā kuģa.³⁰²

Autores skatījumā Jūras kodeksā dotais vraka definējums ir nepilnīgs un neskaidrs, jo, veicot to objektu uzskaitījumu, kas atzīstami par vrakiem, faktiski tiek sašaurināts to objektu loks, attiecībā uz kuriem var rasties nepieciešamība tos aizvēst (piemēram, šis vraka skaidrojums neaptver lidmašīnu, kas iegāzusies jūrā). Sakarā ar Jūras kodeksā sniegtā vraka definējuma nepilnībām, praksē speciālistu vidū bija radušās neskaidrības jautājumā par glābšanas vai vraka aizvākšanas normatīvā regulējuma piemērošanu attiecībā uz Kipras karoga kuģi „*Golden Sky*”, kas 2007. gada 15. janvārī avarēja pie Ventspils.³⁰³

Vraku aizvākšanas jautājuma risināšanai ir svarīgi atbildēt uz jautājumu, kad kuģis kļūst par vraku?

Angļu *Merchant Shipping Act, 1894* 158.nodaļa pasaka, ka kuģis kļūst par vraku tad, kad tas ir tā bojāts, ka vairs nevar turpināt reisu. Tomēr, piemērojot šo testu, risinot strīdus starp

²⁹⁹ Pieejams: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents> [aplūkots 2012. gada 22. martā].

³⁰⁰ The Merchant Shipping Code of the Russian federation. Pieejams: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/rmc.pdf> [aplūkots 2009. gada 9. augustā].

³⁰¹ Jūras kodekss: LR likums // Latvijas Vēstnesis, 2003. 18.jūnijs, Nr.91.

³⁰² Turpat, 267. p.

³⁰³ Голден Ску: за последствия не отвечает никто: pieejams:

http://www.vidm.gov.lv/lat/informacija_presei/konkursi/files/text/Prese/zurn_konk/Oksana_Antonenko02.pdf [aplūkots 2009. gada 11. augustā].

īpašniekiem un ostu institūcijām, Anglijas tiesas ir nonākušas grūtībās. Piemēram, vai nogrimušu liellaivu var uzskatīt par kuģi kuģu sadursmju noteikumu kontekstā, ja, nogrimstot liellaivai, cits kuģis tai ir uzskrējis virsū un cietis zaudējumus. Piemērojot navigācijas testu, liellaiva nav kuģis, jo tā nevar doties reisā jūrā. Konkrētajā gadījumā tiesa atzina, ka liellaiva ir kuģis, jo tai ir nebojāts korpuss, kas to saglabā kā kuģi (*In Chandler v. Blogg* (1898)).³⁰⁴

Izvērtējot, vai kuģis ir kļuvis par vraku, tiesa ir vērtējusi vairākus faktorus, piemēram, vai kuģis ir nogrimis, vai nav spējīgs noturēties uz ūdens, vai ir tik ļoti bojāts, ka nav iespējams to vairs labot, vai to ir pametis kapteinis, apkalpe un īpašnieks.³⁰⁵ Saskaņā ar Anglijas tiesu praksi par pamestu kuģi uzskatāms kuģis, kuru to kapteinis un apkalpe ir tīši atstājuši bez nolūka uz tā atgriezties.

Dažās jurisdikcijās kuģis kļūst par vraku tikai tad, kad attiecībā uz to tiek veikta kāda juridiska darbība, piemēram, izslēgšana no kuģu reģistra vai paziņošana par abandonu (atmešanu).

Latvijā jautājums par to, kad kuģis kļūst par vraku nav atrunāts normatīvajos aktos. Līdz ar to, lai noskaidrotu vai kuģis ir vraks ir izmantojama Jūras kodeksa 267. pantā iekļautā vraka definīcija.

Lai novērstu neskaidrības par to, kāds normatīvais regulējums (glābšanas vai vraka aizvākšanas) ir piemērojams gadījumos, kad objekts ir cietis jūras negadījumā un pēc pazīmēm varētu tikt atzīts par vraku, bet tomēr tiek veiktas darbības, lai to glābtu, būtu nepieciešams noteikt, ka objekts, kurš tiek glābts, nav uzskatāms par vraku. Nogrimis vai uz sēkļa uzskrējis kuģis nav vraks tik ilgi, kamēr vēl kuģa īpašnieks mēģina to glābt. Kuģis kļūst par vraku tikai tad, kad tas tiek pamests bez nolūka uz tā atgriezties.

Jautājums par to, kad kuģis kļūst par vraku tika skatīts arī Latvijā sagrieztā kuģa lietā. Minētajā lietā attiecīgās institūcijas bija rīkojušās pamatojoties uz Jūrniecības noteikumu 261., 264. un 265. pantu. Saskaņā ar Jūrniecības noteikumu 266. panta 11. daļu par vraku uzskatāms Latvijas ūdeņos pamests kuģis. Tā kā kuģa īpašnieks nebija atsaucies uz laikrakstā ievietoto sludinājumu, tad saskaņā ar 264. pantu tika pieņemts, ka vraks ir pārgājis valsts īpašumā un Jūras administrācija vai attiecīgā ostas pārvalde varēja pārdot tās turējumā esošo vraku.

Vai minētajos apstākļos kuģis bija uzskatāms par pamestu vraku, kura īpašnieks nav zināms?

Ja kuģim ir īpašnieks, tad tam ir pienākums šo kuģi uzturēt, bet lietas apstākļi liecināja, ka īpašnieks savus pienākumus bija pametis novārtā. Tomēr tiesas ieskatā, kaut arī apkalpes uz kuģa nebija, tomēr uz kuģa no 1993.gada līdz 1996.gadam pastāvīgi bija atradies un strādājis kuģa sardzes matrozis, un līdz ar to tiesa šo apstākli uzskatīja par pietiekošu, lai kuģi neuzskatītu par

³⁰⁴ The International Maritime Organization: Accidents at Sea. Mankabady S. Routledge Kegan & Paul, 1987, p. 175.

³⁰⁵ Ibid, p. 174.

pamestu. Šinī ziņā vēlētos piekrist tiesas ieskatam, jo, kā redzams no lietas materiāliem, tad sarakste starp dažādām Latvijas institūcijām, tajā skaitā arī ostas pārvaldi, un kuģa īpašnieka pārstāvi norisinājās jau no 1993.gada. Bez tam ne jau bez attiecīgo amatpersonu ziņas kuģis tika atvilks uz Latviju. Protams nedrīkst noliegt arī to, ka ostas dienestam bija jānodrošina kuģošanas drošība ostā, bet kuģis ar ostas kapteiņa lēmumu 1995. gadā tika atzīts par kuģošanas drošību apdraudošu. Līdz ar to autores skatījumā jautājumam par to, vai kuģis bija pamests vai nē, bija otršķirīga nozīme, jo katras valsts uzdevums arī saskaņā ar starptautisko tiesību normām ir nodrošināt kuģošanas drošību savos teritoriālajos ūdeņos.

Jūrniecības noteikumu 263. panta otrā daļa noteica, ja kāds kuģis nogrimis vai cietis nelaimes gadījumā, vai pamests Latvijas ūdeņos tādā veidā, ka tas traucē vai apdraud navigāciju vai citas jūras operācijas, rada draudus cilvēku dzīvībai vai veselībai vai jūras videi, Jūras administrācija (vai pēc tās pilnvarojuma attiecīgās ostas pārvalde) var pieprasīt, lai vraka īpašnieks vraku vai kuģi aizvāc.

Tātad no citētās normas izriet, ka šim navigāciju apdraudošajam objektam nemaz obligāti nebija jāpiešķir „vraka” statuss, lai attiecīgās institūcijas varētu pieprasīt kuģa aizvākšanu. Tālākā minēto noteikumu norma nosaka, ja vraka vai kuģa īpašnieks neizpilda minēto pieprasījumu, viņš ir atbildīgs saskaņā ar spēkā esošajiem likumdošanas aktiem. Autorei gan jāsecina, ka no tiesību akta nav izsecināms, uz kādiem likumdošanas aktiem likumdevējs ir atsaucies. Tomēr nākošā noteikumu norma pasaka, ka Jūras administrācija minētajā gadījumā var rīkoties ar vraku vai kuģi pēc saviem ieskatiem. Kaut arī šī norma autores uzskatā bija neskaidri noformulēta, tomēr pielietojot sistēmisko interpretācijas metodi var konstatēt likumdevēja mērķi un autore uzskata, ka konkrētajā lietā valsts institūcijām bija tiesības novērst kuģošanas apdraudējumu ostā gan pamatojoties uz nacionālajām, gan arī saskaņā ar starptautisko tiesību normām attiecībā uz kuģošanas drošības nodrošināšanu valsts teritoriālajos ūdeņos.

2.3. Secinājumi

Salīdzinot termina „kuģis” definīcijas dažādās Latvijai saistošajās starptautiskajās konvencijās, autore secina, ka katrā konvencijā minētais termins definēts dažādi, kas izskaidrojams ar šo konvenciju mērķu dažādību. Tomēr tādas kuģi raksturojošās pazīmes, kā spēja pārvietoties pa ūdeni, darboties jūras vidē un spēja kuģot ir sastopamas gandrīz katrā konvencijā ietvertajā kuģa definīcijā.

Arī salīdzinot dažādu valstu kuģošanas tiesību aktus, autore secina, ka vienota kuģa definīcija neeksistē. Vraku aizvākšanas konvencijā ir dota salīdzinoši plaša kuģa definīcija, bet minētā konvencija nevar tikt attiecināta uz kuģiem, kuri kuģo tikai iekšējos ūdeņos, kā arī

platformām jūrā, kas tiek izmantotas jūras dibena minerālu resursu izpētei, izmantošanai vai ieguvei. Turpretī vraks lielākajā daļā autores aplūkoto valstu normatīvajos aktos tiek definēts kā nogrimis, uz sēkļa uzskrējis vai pamests kuģis, bet atšķirības pastāv jautājumā par to, kādi vēl objekti iekļaujami vraka jēdzienā. Starptautiskā līmenī jēdzienu „vraks” skaidro Vraku aizvākšanas konvencija, kas arī līdzīgi nosaka, ka vraks ir nogrimis vai uz sēkļa uzskrējis kuģis, bet vienlaicīgi pasakot to, ka par vraku var tikt uzskatīts arī kuģis, kurš nav nogrimis, bet par kuru ir radies pamatots uzskats, ka tas nogrimis vai uzskries uz sēkļa. Saskaņā ar konvenciju par vraku tiek uzskatīta arī jebkura nogrimuša kuģa daļa, kā arī jebkurš objekts, kas atradās vai pazaudēts no kuģa. Saskaņā ar 2013. gada 10. janvārī pieņemtajiem grozījumiem Latvijas Jūras kodeksā (spēkā 2013. gada 21. janvārī) kuģa jēdziens tika precizēts atbilstoši kuģa galvenajam mērķim – kuģošanai.

3. AR KUĢU VRAKU AIZVĀKŠANU SAISTĪTĀS TIESĪBAS VRAKU AIZVĀKŠANAS KONVENCIJAS TVĒRUMĀ

Kā uzskata Latvijas jūras tiesību mācību grāmatas³⁰⁶ autori, vraku jautājumu var aplūkot dažādi: 1) no privāttiesību viedokļa, kur centrā ir jautājums par vraka glābšanas operācijām un līgumu starp vraka īpašnieku un glābējiem; 2) no administratīvo tiesību viedokļa, kur atrunātas ir valsts institūciju tiesības rīkoties ar vrakiem, ja tie apdraud navigāciju, piesārņo jūras vidi vai apdraud cilvēku dzīvību.

Analizējot Vraku aizvākšanas konvencijā ietverto vraku aizvākšanas regulējumu, secināms, ka konvencijā ir atrodami abi iepriekš minētie aspekti, jo konvencijā ir noteiktas gan vraka apdraudētās valsts tiesības attiecībā uz rīcību ar vrakiem, gan arī vraka īpašnieka tiesības un pienākumi, tajā skaitā arī slēgt līgumu ar glābējiem attiecībā uz vraka glābšanu, jo Vraku aizvākšanas konvencijā ir ietverta atsauce uz kuģa glābšanu (par vraku netiek uzskatīts kuģis attiecībā uz kuru tiek realizēti efektīvi glābšanas pasākumi).³⁰⁷ Bez tam konvencijā tiek regulēti arī ar vraku īpašumtiesībām saistītie jautājumi (vraka reģistrētais īpašnieks ir persona, kura reģistrēta kā kuģa īpašnieks vai kurai pieder kuģis, ja nav notikusi reģistrācija),³⁰⁸ jautājumi saistībā ar kuģa īpašnieka atbildības ierobežošanu (nekas šajā konvencijā neskar reģistrētā kuģa īpašnieka tiesības ierobežot atbildību saskaņā ar jebkuru piemērojamo tiesisko režīmu),³⁰⁹ ar kuģa apdrošināšanu saistītie jautājumi (reģistrētajam īpašniekam jāpārņemas par to, lai kuģis būtu apdrošināts).³¹⁰ Līdz ar to konvencijas piemērotājam jāzina arī ar minētajiem jautājumiem saistītās tiesību normas. Bez tam, pievienojoties Vraku aizvākšanas konvencijai, jebkurai valstij, lai varētu pilnvērtīgi īstenot konvencijas prasības savā valstī, nepieciešams apzināt arī ar konvenciju saistīto tiesību darbību.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, autore analizēs ar kuģu glābšanu, jūras apdrošināšanu, kuģu īpašnieku atbildības ierobežošanu un kuģa īpašumtiesībām saistītos jautājumus Vraku aizvākšanas konvencijas kontekstā.

3.1. Kuģu glābšana

Kuģu glābšanas teorijas pamatā ir koncepcija par to, ka tas, kurš veiksmīgi izglābs no jūras briesmām kādam citam piederošu īpašumu ir pelnījis atalgojumu, bet šāda atalgojuma pamatā nav iepriekš noslēgts līgums ar iepriekš noteiktu naudas summu.³¹¹

³⁰⁶ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 165. lpp.

³⁰⁷ Nairobi International convention on the removal of wrecks, 2007. Art.1, 4(d).

³⁰⁸ Ibid, Art.1, 8.

³⁰⁹ Ibid, Art.10, 2.

³¹⁰ Ibid, Art.12,1.

³¹¹ Hodges S., Hill C. Principles of Maritime law. LLP, 2001, p. 177.

Glābšanas tiesību pamatprincipi tika nostiprināti 19. gadsimta sākumā³¹² un šīs tiesības ir saglabājušas speciālas iezīmes, kas joprojām tiek atzītas kā *sui generis*.³¹³ Lai kāda darbība tiktu atzīta par glābšanas aktu, tai jāatbilst četrām pazīmēm:

- 1) glābējs ir brīvprātīgs;
- 2) glābšanas operācija ir veiksmīga;
- 3) izglābtais īpašums atbilst tiem ierobežojumiem, kurus likums noteicis attiecībā uz šādu īpašumu;
- 4) izglābtais īpašums pirms glābšanas uzsākšanas un glābšanas operāciju laikā ir bijis pakļauts briesmām.³¹⁴

K.Čakste ir aplūkojis atšķirību starp glābšanu un palīdzības sniegšanu, nosakot, ka glābšana ir ja kuģa komanda zaudējusi vadību pār glābjamo kuģi un kuģa glābēji to pārņēmuši savā rīcībā /valdīšanā/, bet palīdzības sniegšana notikusi visos pārējos gadījumos. Angļu tiesības šādu atšķirību nepazīst un abos gadījumos tiek lietots jēdziens “glābšana” (*salvage*).³¹⁵

Glābšanas operāciju uz jūras regulējumam ir tieša ietekme uz jūras negadījumu novēršanu un tātad var teikt, ka šīs operācijas palīdz kuģim nepārvērsties par vraku. Arī Vrakus aizvākšanas konvencijā noteiktās dalībvalsts tiesības veikt pasākumus vraku aizvākšanas veicināšanai neattiecas uz gadījumiem, kad notiek kuģa glābšanas operācijas. Konvencijā noteikts, ka šīm glābšanas operācijām jābūt efektīvām, tomēr tuvāk nepaskaidrojot šī jēdziena saturu.

Autore uzskata, ka minētais jēdziens tiek lietots ar mērķi saglabāt valstij tiesības iejaukties tādos gadījumos, ja tā nav apmierināta ar glābēju profesionālo darbību ātrā vraku aizvākšanā, jo saskaņā ar konvencijas 9. panta piekto daļu valsts var iejaukties vraku aizvākšanas procesā tik daudz, cik tas vajadzīgs, lai nodrošinātu to, ka aizvākšana notiek efektīvi un saskaņā ar jūras vides drošības un aizsardzības apsvērumiem.

Notiekot jūras negadījumam, vienlaicīgi var tikt piemērotas abas konvencijas, par to liecina Vrakus aizvākšanas konvencijas 9. panta otrā daļa, kas nosaka, ka vraku īpašnieks var noslēgt līgumu ar jebkuru glābēju, kurš viņa vārdā var aizvākt bīstamo vraku, un saskaņā ar konvencijas 11. panta otro daļu tiek noteikts, ka jautājumos par atlīdzību vai kompensāciju, ko izmaksā glābējam, tiek piemēroti glābšanas un nevis Vrakus aizvākšanas konvencijas noteikumi. Konvencijā nav lietota atsauce uz kādu konkrētu glābšanas konvenciju, bet dota norāde uz to, ka piemērojamie glābšanas pasākumi tiek noteikti saskaņā ar attiecīgās valsts nacionālajiem aktiem vai starptautiskajām konvencijām.

³¹² Brice G. Maritime law of Salvage. London, Stevens & Son, 1983, p. 2.

³¹³ Brice G. Maritime law of Salvage. London, Stevens & Son, 1983, p. 5.

³¹⁴ Jūras tiesības. Lejnica M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 222. lpp.

³¹⁵ Čakste K. Jūras tiesības. [B.v.], [b.i.], [b.g.], 28. lpp. (kserokopija nr.1 0309057128).

Atšķirība starp Vraku aizvākšanas konvenciju un glābšanas konvencijām ir tajā apstākļi, ka glābšanas konvencijas attiecas uz atlīdzības pienākumu par sniegto palīdzību kuģim vai citam īpašumam, kas nokļuvis briesmās kuģojamos ūdeņos, turpretī Vraku aizvākšanas konvencija izskaidro gan kuģa īpašnieka, gan valsts tiesības un pienākumus bīstamu vraku aizvākšanā.

Saskaņā ar UNCLOS 98. pantu katrai valstij ir jānodrošina, ka katra attiecīgās dalībvalsts karoga kuģa kapteinim, tādā mērā, ciktāl viņš to var izdarīt, nepakļaujot nopietnām briesmām kuģi, apkalpi vai pasažierus ir:

- a) jāsniedz palīdzība jebkurai jūrā atrastai personai, kurai draud briesmas vai kura ir pazudusi;
- b) jāsteidzas ar pilnu iespējamo ātrumu, lai glābtu nelaimē nonākušos cilvēkus, ja ir paziņots, ka viņiem nepieciešama palīdzība, ciktāl šāda darbība no viņa pamatoti sagaidāta;
- c) pēc sadursmes jāsniedz palīdzība citam kuģim, tā apkalpei un tā pasažieriem, un, kad tas ir iespējams, jāpaziņo šim otram kuģim sava kuģa vārds, reģistrācijas osta un tuvākā osta, kurā tas iebruks.

Katrai piekrastes valstij ir jāveicina atbilstoša un efektīva meklēšanas un glābšanas dienesta izveidošana, darbība un uzturēšana, lai nodrošinātu drošību uz jūras un virs tās, un, kad to prasa apstākļi, sadarbojas šajā nolūkā ar kaimiņvalstīm ar savstarpēju reģionālo vienošanos starpniecību.

Kuģošanas tiesību normas, kas regulē ar kuģu glābšanu saistītās attiecības izsenis ir vērstas uz to, lai atbalstītu jūrniekus, kuri sniedz palīdzību tiem, kas nokļuvuši nelaimē uz jūras. No vienas puses, gan publiskās jūras tiesības, gan privātās kuģošanas tiesības ietver normas, kas uzliek par pienākumu sniegt palīdzību tiem, kuri nonākuši briesmās uz jūras. Bet, no otras puses, kuģošanas tiesību normas, kas regulē glābšanu, paredz, ka izglābtajam ir pienākums samaksāt atlīdzību par glābšanu.³¹⁶

Pirmā konvencija, kas starptautiskajā mērogā pirmo reizi iedibināja kuģu glābšanas tiesību pamatprincipus ir 1910. gada Briseles konvencija par glābšanu, kurai Latvija pievienojās ar 1932. gada 6.jūlija Likumu par Briselē 1910. gada 23. septembrī vairāku valstu parakstīto konvenciju dažu noteikumu apvienošanai attiecībā uz palīdzības sniegšanu un glābšanu uz jūras.³¹⁷

Konvencija stājās spēkā starp Latviju un citām dalībvalstīm no 1932. gada 16. septembra. Ņemot vērā to, ka nozīmīgās attīstības tendences, it īpaši pieaugošās rūpes par vides aizsardzību, bija izraisījušas nepieciešamību pārskatīt starptautiskos noteikumus, kas ir iekļauti 1910. gada 23. septembrī Briselē pieņemtajā konvencijā, kā arī apzinoties nozīmīgo ieguldījumu, ko var sniegt efektīvas un laikus veiktas glābšanas operācijas, lai nodrošinātu kuģu un citu apdraudētu īpašumu drošību un vides aizsardzību, 1989. gadā IMO ietvaros tika pieņemta jauna 1989. gada Glābšanas

³¹⁶ Čakste K. Jūras tiesības. [B.v.], [b.i.], [b.g.], 221. lpp. (kserokopija nr.1 0309057128).

³¹⁷ 1932.gada Likumu krājums 142.

konvencija (turpmāk – Glābšanas konvencija). Šī konvencija regulē glābšanas operācijas, t.i., jebkuras darbības vai aktivitātes, kas veiktas, lai palīdzētu kuģiem vai jebkuram citam apdraudētam īpašumam kuģojamos ūdeņos vai jebkuros citos ūdeņos. Konvencija attiecas uz jebkura kuģa vai laivas, vai konstrukcijas, kas spējīga kuģot, glābšanas operācijām, kā arī uz jebkura īpašuma, kas nav pastāvīgi un tīši saistīts ar krastu un kas ietver apdraudēto kravu, glābšanu. Konvencija netiek piemērota nekustīgām vai peldošām platformām vai mobilām jūras urbšanas iekārtām, kad šīs platformas vai iekārtas tiek izmantotas jūras dibena minerālresursu izpētē, ieguvē vai izstrādē, kā arī netiek attiecināta uz karakuģiem vai citiem nekomerciāliem kuģiem, kuri pieder valstij un kurus tā pārvalda, un kuriem glābšanas operāciju laikā ir tiesības uz suverēnu neaizskaramību saskaņā ar vispārārstītiem starptautisko normatīvo aktu principiem, ja vien attiecīgā valsts nav nolēmusi citādi.

Nosakot, ka glābšana ir iespējama „jebkuros ūdeņos”, konvencijas piemērošana tiek paplašināta arī attiecībā uz ostu un citiem iekšējiem ūdeņiem. Kuģu glābšana ir kvazilīgumiskas attiecības, kas veidojas starp to kuģa īpašnieku, kura kuģis ir briesmās, un personu vai personām, kuras sniedz palīdzību, t.i., glābēju. Ja ir notikusi glābšanas operācija, kas ir devusi pozitīvu rezultātu, glābējam ir tiesības saņemt atlīdzību. Glābšanas konvencijā līdzīgi kā 1910. gada Briseles konvencijā nostiprināts princips – nav izglābts, nav atlīdzības.³¹⁸ Minētais princips tika ieviests 19. gs. beigās ar *Lloyda* glābšanas līguma standartformu.³¹⁹ Saskaņā ar šo principu, ja glābšanas operācija nav bijusi veiksmīga un nekas no briesmām pakļautā īpašuma nav izglābts, persona, kura sniegusi palīdzību, lai cik lielas pūles tā pielikusi un lai arī cik lieli ir bijuši tās izdevumi, nav tiesīga pretendēt uz atlīdzību par glābšanu.

Minētais princips sasaistās ar otru principu, kas nostiprināts konvencijas 13. pantā, nosakot, ka atlīdzības maksājumu veic proporcionāli kuģa un citu īpašumu izglābtajai vērtībai. Tomēr viens izņēmums no šī principa tiek paredzēts konvencijas 14. pantā, nosakot, ja glābējs ir veicis glābšanas operācijas attiecībā uz kuģi, kas apdraudējis vidi pats, vai arī apdraudējumu radījis tā krava, un nav ieguvis (konvencijas) 13. pantā minēto atlīdzību, kas būtu vismaz tikpat liela kā šajā pantā minētā īpašā kompensācija, viņš ir tiesīgs saņemt no šā kuģa īpašnieka īpašu kompensāciju, kas segtu viņa izdevumus. Tādējādi tiek paredzēta īpašā kompensācija glābējam, kurš veicis glābšanas operācijas attiecībā uz kuģi, kas apdraudējis vidi pats, vai arī apdraudējumu radījis tā krava, un nav saņēmis konvencijā noteikto atlīdzību. Šādā gadījumā glābējam pienākas kompensācija tādā apmērā, kas segtu viņa izdevumus. Turpretī ja glābējs ar veiktajām glābšanas operācijām ir novērsis vai samazinājis kaitējumu videi, īpašo kompensāciju var palielināt līdz 30% no glābēja izdevumiem.

Saskaņā ar Glābšanas konvenciju par glābšanas operāciju uzskatāma tikai tāda darbība, kas tiek veikta attiecībā uz kuģi vai citu īpašumu, kas ir bijis pakļauts briesmām. Tomēr konvencija

³¹⁸ 1989.gada Glābšanas konvencijas 12. panta pirmā daļa.

³¹⁹ Brice G. Maritime law of Salvage. London, Stevens & Son, 1983, p. 3.

nekonkretizē, vai briesmām ir jābūt bijušām tūlītējām, kas pastāvējušas tieši glābšanas operāciju laikā. Konvencija nosaka, ka tās noteikumi neietekmē glābēja jūras privilēģiju, kas noteikta saistībā ar citām konvencijām vai nacionālajiem tiesību aktiem, tomēr glābējs nedrīkst īstenot savu jūras privilēģiju (*maritime lien*) tādā gadījumā, ja viņa prasībai tiek piedāvāts un sniegts pietiekams nodrošinājums, kas sedz procentus un izmaksas.

Minētais noteikums konvencijā pārņemts no angļu un amerikāņu glābšanas tiesībām, kurās glābējam tiek piešķirta jūras privilēģija uz izglābto objektu un tiesības arestēt objektu, uz kuru tam radusies jūras privilēģija, kad tas nonācis glābēja valdījumā. Glābējs realizē valdījuma tiesības uz izglābto īpašumu un tam ir tiesības prasīt nodrošināt jūras privilēģiju uz izglābto īpašumu tiesā. Šis process notiek admirālītes tiesā *in rem*.³²⁰ Glābēja tiesības var tikt realizētas vai nu procesā „*in rem*” – attiecībā pret izglābto kuģi, vai „*in personam*” – attiecībā pret izglābtā kuģa īpašniekam piederošu citu kuģi (māsas kuģi).³²¹

Konvencijā ir ietverts arī glābšanas operāciju aizliegums (19. pants), saskaņā ar ko atlīdzība par glābšanu netiek piešķirta, ja glābšanas pakalpojumus sniedz, ignorējot nelaiemes gadījumā cietuša kuģa īpašnieka skaidru un pamatotu aizliegumu veikt šādas darbības attiecībā uz viņa kuģi. Tātad glābējam jāsaņem kuģa īpašnieka piekrišana, pretējā gadījumā to varētu uztvert kā pirātismu, jo “Tiesības uz glābšanu mudina citus sniegt palīdzību, un šāds iedrošinājums attur no kārdinājuma nodarboties ar pirātismu.”³²²

Glābšanas konvencijā ir paredzētas tiesības ikvienai valstij konvencijas parakstīšanas, ratifikācijas, pieņemšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās laikā izdarīt atrunas uz atsevišķiem konvencijā paredzētajiem gadījumiem, tanī skaitā, tiesības nepiemērot šīs konvencijas noteikumus gadījumā, ja glābšanas operācijas notiek iekšējos ūdeņos un visi iesaistītie kuģi ir iekšzemes navigācijas kuģi, vai arī uz tāda īpašuma glābšanas operācijām, kas ir jūras kultūras vērtība ar aizvēsturisku, arheoloģisku vai vēsturisku nozīmi un atrodas jūras dibenā. Konvencijas parakstīšanas laikā veiktās atrunas ir jāapstiprina, veicot konvencijas ratifikāciju, pieņemšanu vai apstiprināšanu.

Līdz ar to autore secina, ka konvencijas autoru nodoms ir bijis glābšanas operācijas attiecināt arī uz zemūdens kultūras mantojumu.³²³ Bet tad rodas jautājums, vai attiecinot glābšanas tiesības uz zemūdens kultūras mantojumu, tiks realizēts viens no tradicionālajiem glābšanas tiesību principiem – briesmu pastāvēšana, kaut arī, kā jau autore norādīja iepriekš, konvencijā netiek atrunāts briesmu rašanās un beigu posms.

³²⁰ The protection of the underwater cultural heritage: before and after the 2001 UNESCO Convention. Edited by Roberta Garabelllo and Tullio Scovazzi, Martinus Nijhoff, Publishers, 2003, p. 202.

³²¹ Brice G. Maritime law of Salvage. London, Stevens & Son, 1983, p. 1.

³²² The IMLI Manual on International Maritime Law. Volume II; Shipping Law. General editor Attard D.J. OXFORD, University Press, 2006, p. 475.

³²³ Autore piezīme: Latvija šādu atrunu nav veikusi.

Attiecībā uz to lietu sarakstu, par kuru izglābšanu to īpašniekam būtu jāmaksā atlīdzība glābējam, konvencija nosaka, ka atlīdzība pienākas par jebkuras tādas lietas izglābšanu, kas nav pastāvīgi un ar nolūku piestiprināta pie krasta un kas ietver arī apdraudēto kravu, izņemot nekustīgas vai peldošas platformas vai mobilās jūras urbšanas iekārtas, ja šīs platformas vai iekārtas tiek izmantotas jūras dibena minerālresursu izpētē, ieguvē vai izstrādē. Kaut arī saskaņā ar konvencijas normām no glābšanas objekta netiek izslēgti vēsturiskie vraki, tomēr autore piekrīt uzskatam, ka attiecībā uz glābšanas tiesību attiecināšanu uz zemūdens kultūras mantojumu, ir jābūt uzmanīgai pieejai.³²⁴

Saskaņā ar Jūras kodeksa XXVII nodaļu, kas regulē glābšanas jautājumus, par glābšanas priekšmetu var būt kuģis – navigācijai piemērota konstrukcija un jebkurš objekts, kas nav pastāvīgi piestiprināts piekrastei un kas ietver frakti (252. pants).

Saskaņā ar Jūras kodeksa 253. panta ceturto daļu, glābšanas pasākumi netiek attiecināti uz pastāvīgām iekārtām un cauruļvadiem, kas paredzēti naftas operācijām, kā arī kuģiem un objektiem, kuriem ir kultūrvēsturiska vērtība. Saskaņā ar Jūras kodeksa noteikumiem, 1989. gada Starptautiskās glābšanas konvencijas noteikumus piemēro, ja prasība par glābšanu celta Latvijas tiesā vai šķīrējtiesā, kā arī tajā gadījumā, ja glābjamā kuģa un glābšanas pasākumus veicošais kuģis pieder Latvijas valstij, bet, kaut arī Jūras kodeksa noteikumi neietekmē to normatīvo aktu piemērošanu, kuri regulē glābšanas pasākumus, ko veic valsts institūcijas, tomēr saskaņā ar kodeksa 253. panta trešo daļu, glābējiem, kuri piedalījušies šādos pasākumos, ir tiesības uz glābšanas atlīdzību vai īpašo kompensāciju saskaņā ar Jūras kodeksa minētās nodaļas noteikumiem.

Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumu par valsts institūciju, kas koordinē un veic cilvēku meklēšanas un glābšanas darbus jūrā atbilstoši 1979. gada Starptautiskajai konvencijai par meklēšanu un glābšanu jūrā, kā arī veic palīdzības dienesta funkcijas un piešķir patvēruma vietu kuģiem ir Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles vienības, kas veic krasta apsardzes funkcijas.

Latvijas Republika Glābšanas konvenciju ir akceptējusi ar 1999. gada 3. februāra Ministru kabineta rīkojumu Nr. 42 „Par Starptautisko glābšanas konvenciju (SALVAGE-1989)”³²⁵, kurā nav ietverta atruna uz kādu no konvencijā paredzētajiem gadījumiem. Līdz ar to autore secina, ka Jūras kodeksa 253. panta ceturto daļu, kas paredz izņēmumu attiecībā uz kultūrvēsturiskiem objektiem, ir pretrunā ar konvencijas noteikumiem.

³²⁴ The protection of the underwater cultural heritage: before and after the 2001 UNESCO Convention. Edited by Roberta Garabello and Tullio Scovazzi, Martinus Nijhoff, Publishers, 2003, p. 201.

³²⁵ Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=21523> [aplūkots 2012. gada 27. martā].

Uz 2016. gada 2. augustu Glābšanas konvenciju ir ratificējušas 69 valstis,³²⁶ no kurām atrunu par konvencijas noteikumu nepiemērošanu attiecībā uz īpašumu ar aizvēsturisku, arheoloģisku vai vēsturisku nozīmi ir izteikušas 24 valstis, tajā skaitā Austrālija, Bulgārija, Kanāda, Igaunija, Somija, Francija, Vācija, Nīderlande, Norvēģija, Polija, Krievijas Federācija, Zviedrija, Apvienotā Karaliste.

Latvijas Civillikuma 950. pants nosaka, ka noteikumi par atrastām lietām attiecas arī uz tādām lietām, kas paglābtas no bojāejas. Saskaņā ar Civillikuma komentāru pie attiecīgā panta, šis pants nevarētu attiekties uz kuģu glābšanu³²⁷, jo kuģu glābšana tiek regulēta ar speciālo tiesību normu Jūras kodeksā. Tā kā Jūras kodeksa norma attiecībā uz kuģu un objektu ar kultūrvēsturisku vērtību glābšanu ir pretrunā starptautiskajai tiesību normai, tad autore uzskata, ka arī uz vēsturisko kuģu vraku izcelšanu (glābšanu) ir attiecināmas Glābšanas konvencijas normas.

Salīdzinot Jūras kodeksā ietvertās tiesību normas attiecībā uz glābšanu ar iepriekšējiem Jūrniecības noteikumiem, autore secina, ka minētajos noteikumos glābšanas objektu uzskaitījums ir bijis dots detalizētāks, ietverot arī gaisa kuģi un vraku (no jūras izskaloti priekšmeti, avārijas laikā no kuģa izmesta vai izskalota kuģa krava vai nogrimuša kuģa krava, vai pamests kuģis, kas atrasti Latvijas ūdeņos vai izmesti Latvijas krastos; apgādes priekšmeti vai iekārtas; kuģa avārijā cietušo personu personiskais īpašums; jebkurš gaisa kuģis, kas cietis avārijā, jebkura tā daļa un krava).

Autore secina, ka Jūrniecības noteikumos ietvertais regulējums ir bijis līdzīgs angļu tiesībām, kur ar nogrimušu kuģu vai to kravu izcelšanu vai arī pamestu vraku novietošanu drošībā tiek saprasta glābšana. Līdzīgi kā Anglijas tiesībās kuģu glābšanas un vraku aizvākšanas regulējums tika ietverts vienā nodaļā ar vienu nosaukumu „Kuģu glābšana un vraks”. Jūrniecības noteikumos nebija paredzēti izņēmumi attiecībā uz kuģiem un objektiem, kuriem ir kultūrvēsturiska vērtība.

Anglijas 1894. gada Tirdzniecības Kuģniecības likums (*Merchant Shipping Act 1894*) paredzēja, ka ikvienai personai, kura sniedz palīdzību kuģim, kurš kļuvis par vraku, uzskrējis uz sēkļa vai nokļuvis briesmās netālu no Apvienotās Karalistes krastiem, glābjot šādu kuģi vai tā kravu, kuģa īpašnieka pienākums ir maksāt šādai personai pienācīgu samaksu par glābšanu.³²⁸

Līdzīgi plaši glābšanas operācijas tiek saprastas arī ASV tiesībās, kur nogrimušu kuģu, to daļu vai aprīkojuma, kā arī kravas un cita īpašuma izcelšana tiek aprakstīta kā glābšanas operācijas.

Kritēriji, kādiem jābūt izpildītiem, lai vraka aizvākšanu varētu uzskatīt par glābšanas operāciju un glābējam pienāktos glābšanas atlīdzība, tika skatīti lietā Turku Augstākajā tiesā, Somijā. Minētajā lietā tiesa sprieda, ka kaut arī vairākus gadus jūras dibenā gulošu vraku nevar

³²⁶ Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions. Pieejams:

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> [aplūkots 2016. gada 17. augustā].

³²⁷ Latvijas Republikas Civillikuma komentāri: Īpašums. Rīga: Mans īpašums, 1996, 31. lpp.

³²⁸ Brice G. Maritime law of Salvage. London, Stevens & Son, 1983, p. 115.

uzskatīt par briesmās esošu, tomēr glābējam ir tiesības glābt šādu vraku, bet tikai pie nosacījuma, ka vraka īpašnieks viņam šādu uzdevumu ir uzticējis. Turpretī, ja kuģis ir briesmās un tā īpašnieks nav sasniedzams, glābējam ir tiesības glābt kuģi bez īpašnieka piekrišanas. Ja kuģis nav briesmās, glābēja pienākums ir sazināties ar kuģa īpašnieku. Ja kuģa īpašnieku, pieliekot saprātīgas pūles, nav iespējams atrast, tad glābējs var glābšanas operāciju uzsākt, tomēr, neskatoties uz to, ja glābējs ir uzsācis glābšanas operāciju, neatrodot īpašnieku, viņš uzņemas risku zaudēt tiesības uz glābšanas atlīdzību gadījumā, ja kuģa īpašnieks nebūs gribējis kuģi glābt.³²⁹

3.2. Jūras apdrošinājums

Kā raksta jūras tiesību grāmatas autori³³⁰ pārvadājumi un jūras apdrošinājums ir divi jūras tiesību „sausie” (angļu val.- *dry*) aspekti.

Apdrošināšanas tiesību trīs principi ir šādi – apdrošināšanas interese, atlīdzība un laba ticība.³³¹ Jūras risku apdrošināšana varētu būt viena no vecākajām apdrošināšanas formām un tiek uzskatīts, ka pirmoreiz tā noslēgta 12. gs. Itālijā.³³²

Apdrošināšanas tiesību pamatprincips ir dot nodrošinājumu pret zaudējumiem, kuri var rasties no visāda veida jūras riskiem.³³³ Jūras apdrošināšanas uzdevums ir apdrošinājumaņēmēju nostādīt pēc notikušās nelaimes materiāli tādā pašā stāvoklī, kādā viņš bija līdz nelaimei.³³⁴

Saskaņā ar jūras apdrošinājuma līgumu apdrošinātājs apņemas par noteiktu samaksu (apdrošinājuma prēmiju), iestājoties līgumā paredzētajām briesmām vai nejaušībām, kuras apdraud kuģi vai kravu (apdrošinājuma gadījumam), atlīdzināt ciestos zaudējumus apdrošinājumaņēmējam vai citai personai, kuras labā noslēgts līgums. Jūras apdrošinājumā jeb līgumā piedalās divas puses. Viena no tām vēlas apdrošināt risku, kas ir apdrošinājumaņēmējs, un otra puse, apmaiņā pret apdrošināšanas prēmiju, uzņemas šo risku, kas riska izkliešanās nolūkā var atkal tikt apdrošināts, ko attiecīgi sauc par pārapdrošināšanu.³³⁵

Apdrošinājumaņēmēji galvenokārt ir kuģu īpašnieki, kravas īpašnieki, kuģa apkalpe un citas personas, kas ir ieinteresētas, lai attiecīgais jūras brauciens jeb reiss veiksmīgi izdotos. Apdrošinājumaņēmējs apdrošina vai nu kuģi, kravu, frakti (pārvadājuma maksu), komisijas naudu, kā arī jebkuru citu interesi, kuru var apdraudēt jūras risks jeb briesmas.³³⁶

³²⁹ Title to wreck and right to salvage. Contributed by Hammarström Puhakka Partners, Attorneys Ltd., 04.12.2013. Pieejams: <http://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Finland/Hammarstrm-Puhakka-Partners-Attorneys-Ltd/Title-to-wreck-and-right-to-salvage?redir=1> [aplūkots 2016. gada 18. augustā].

³³⁰ Hodges S., Hill C. Principles of Maritime law. LLP, 2001, p. V.

³³¹ Gaskell N., Debattista C., Swatton R. Chorley and Giles' Shipping law. FT, 1987, p. 510.

³³² Grime R. Shipping Law. Second edition. London, Sweet & Maxwell, 1991, p. 348.

³³³ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 242. lpp.

³³⁴ Vītiņš V. Jūras tiesības. Krišjāņa Valdemāra jūrskolas izdevums, Rīga, 1939, 270. lpp.

³³⁵ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 241. lpp.

³³⁶ Turpat.

Vraku aizvākšanas konvencija nosaka dalībvalsts kuģa īpašniekam pienākumu obligāti apdrošināt kuģi (ja tā bruto tilpība ir vienāda vai pārsniedz 300), lai nodrošinātu konvencijā noteikto vraka īpašnieka atbildību par vraka atrašanās vietas noteikšanas, marķēšanas un aizvākšanas izmaksu segšanu. Par apdrošināšanas pierādījumu kalpo kuģa reģistrācijas valsts (vai kādas citas konvencijas dalībvalsts, ja kuģis ir reģistrēts valstī, kas nav konvencijas dalībvalsts) attiecīgās institūcijas izsniegts sertifikāts (apliecība), ko savukārt institūcija izsniedz, pamatojoties uz kuģa īpašnieka (vai tā apdrošinātāja) iesniegtajiem apdrošināšanas esamības pierādījumiem. Nosakot obligātās apdrošināšanas pienākumu, konvencija paredz cietušajai pusei obligātu zaudējumu atlīdzināšanu, nosakot, ka jebkuru prasību par izmaksu segšanu saistībā ar konvenciju var ierosināt tieši pret apdrošinātāju vai citu personu, kura piešķir finansiālu nodrošinājumu reģistrētā īpašnieka atbildības īstenošanai (12. panta 10. daļa).

Minētais princips IMO konvencijās nav jauns un tas ir paredzēts jau iepriekš pieņemtajās, tā sauktajās IMO „atbildības konvencijās”.

Vēsturiski pirmie starptautiskie līgumi, kas starptautiskā līmenī nostiprināja atbildības un kompensācijas sistēmu bija ar naftas noplūdes radītajiem zaudējumiem saistītās konvencijas, tādas kā 1969. gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (turpmāk – 1969. gada Atbildības konvencija) un 1971. gada starptautiskā konvencija par Starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (turpmāk – 1971. gada Fonda konvencija). Minētās konvencijas tika pieņemtas neilgi pēc jūras negadījuma ar naftas tankkuģi *Torrey Canyon* 1969. gadā. Notikušais negadījums atklāja „robu” starptautiski tiesiskajā regulējumā, parādot, ka nav tiesiski izveidota visaptveroša atbildības un zaudējumu kompensācijas režīma cietušajiem naftas noplūžu no tankkuģiem gadījumos.

Ar 1969. gada Atbildības konvenciju tika ieviests kuģa īpašnieka “stingrās” atbildības (*strict liability*) princips, kas nosaka kuģa īpašnieka atbildību neatkarīgi no vainas (izņemot konvencijā paredzētos izņēmuma gadījumus), tika noteikts kuģa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas pienākums, paredzot cietušajam tiesības vērst savu prasību tieši pret apdrošinātāju, kā arī noteikts kuģa īpašnieka atbildības ierobežojuma limits atkarībā no kuģa tilpības.

Ar 1971. gada Fonda konvencijas pieņemšanu tika nodibināts starptautisks fonds naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai, kas deva papildus kompensācijas saņemšanas iespēju cietušajiem tajos gadījumos, ja persona nav spējusi saņemt pilnu un adekvātu kompensāciju par zaudējumiem saskaņā ar 1969. gada Atbildības konvenciju. Fonda līdzekļi veidojās no naftas saņēmēju iemaksām.

Minētajās konvencijās nostiprinātais režīms tika pilnveidots, ņemot vērā reālo situāciju un naftas piesārņojuma rezultātā nodarīto zaudējumu, kā arī piesārņojuma novēršanas pasākumu izmaksu palielināšanos.

1992. gadā IMO Diplomātiskā konference pieņēma Protokolu par grozījumiem 1969. gada Atbildības konvencijā un Protokolu par grozījumiem 1971. gada Fonda konvencijā, attiecīgi aizstājot šīs konvencijas ar 1992. gada Starptautisko konvenciju par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem un 1992. gada Starptautisko konvenciju par Starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (turpmāk – 1992. gada Fonda konvencija).

Ar minētajiem grozījumiem netika mainīta iedibinātā atbildības un kompensācijas sistēma un tās galvenie principi, bet tika paaugstināts zaudējumu kompensācijas apmērs, kā arī paplašināta konvenciju piemērošanas zona, attiecinot konvencijas ne tikai uz dalībvalsts teritoriālo jūru, bet arī uz tās ekskluzīvo ekonomisko zonu. 2003. gadā IMO Diplomātiskā konference pieņēma 1992. gada Fonda konvencijas protokolu - 1992. gada Starptautiskās konvencijas par Starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai 2003. gada protokols, kas nodibināja Starptautisko Papildus fondu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai. Tādējādi tika iedibināts naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijas trešais līmenis, kas paredz papildus kompensāciju izmaksu jebkurai personai, kas ir cietusi no piesārņojuma radītiem zaudējumiem, ja šāda persona nespēj saņemt pilnu un adekvātu kompensāciju saskaņā ar 1992. gada Fonda konvenciju.

Bez minētajām konvencijām attiecībā uz atbildības režīmu naftas piesārņojuma gadījumā, vēl IMO atbildības konvenciju saraksts papildināms ar 1996. gada Starptautisko konvenciju par atbildību un kompensāciju par zaudējumiem sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru un tās 2010. gada protokols (HNS protokols), 2001. gada Starptautisko konvenciju par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu, 1974. gada Atēnu konvenciju un Atēnu konvenciju.

Vraku aizvākšanas konvencijā noteiktais obligātais apdrošināšanas režīms ir tiešā veidā pārņemts no minētajām konvencijām, nemainot ar iepriekš minētajām konvencijām iedibināto kārtību.

Latvijā uz jūras apdrošinājumu attiecināmi visi tie paši nosacījumi un principi, kas ir citos mantiskajos apdrošināšanas veidos, un tam piemērojami vispārējie apdrošināšanu regulējošie normatīvie akti, jo, salīdzinājumā ar Jūrniecības noteikumiem, kuros bija ietverta nodaļa „Jūras apdrošinājums”³³⁷, Jūras kodeksā nav ietvertas normas par jūras apdrošinājumu.

³³⁷ Skatīt: Latvijas Republikas Ministru kabineta 1994. gada 16. augusta noteikumi nr. 168 „Latvijas jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss). Latvijas Vēstnesis 10.09.1994., 11. burtnīca.

Jūrniecības noteikumos jūras apdrošinājuma tiesību regulējums bija gandrīz identisks ar tiesību normām 1906.gada Jūras Apdrošinājuma likumā (*Marine Insurance Act 1906*), kas bija spēkā Anglijā un Velsā.³³⁸

Apvienotajā Karalistē līdz 2016.gada 12.augustam jūras apdrošināšanas jautājumi (apdrošināšanas līgums, apdrošināšanas prēmija) tika reglamentēti 1906. gada Jūras Apdrošinājuma likumā (*Marine Insurance Act 1906*),³³⁹ kas no 2016.gada 12.augusta tika aizstāts ar jaunu Jūras Apdrošinājuma likumu (*Insurance Act 2015*).

Visās kontinentālās Eiropas tiesību saimes valstīs ir sava veida valsts izdoti normatīvie tiesību akti attiecībā uz apdrošināšanas līgumiem, kas ir vai nu inkorporēti vispārējos komerciesību aktos vai arī izdoti speciālu tiesību aktu veidā, kas tieši piemērojami apdrošināšanas līgumiem.³⁴⁰

Četrām Skandināvu valstīm (Dānija, Norvēģija, Zviedrija, Somija) iepriekš bija vienots 1930. gada Apdrošināšanas Līguma Likums (*Insurance Contract Act*), kas ietvēra sevī atsevišķus obligātus noteikumus arī attiecībā uz jūras apdrošināšanu. Šis likums joprojām spēkā ir Dānijā (*Danish Insurance Contracts Act*) ar 2003.gada grozījumiem. Pārējām trim Skandināvu valstīm ir jauni apdrošināšanas likumi (*Norwegian Insurance Contracts Act*, 1989; *Swedish Insurance Contracts Act*, 2005; *Finnish Insurance Contracts Act*, 1994).³⁴¹ Minētie likumi ir obligāti attiecināmi uz apdrošināšanas līgumiem, bet tie netiek piemēroti attiecībā jūras apdrošināšanu (piemēram, Norvēģijā netiek piemērots kuģiem, kas tiek reģistrēti saskaņā ar Jūras kodeksu).

Dānijas Apdrošināšanas Likums satur vispārējus pamatnoteikumus, kas tiek attiecināti uz jebkura veida apdrošināšanu, kā arī atsevišķus noteikumus, kas tiek piemēroti tikai jūras apdrošināšanā.

Francijā ir Apdrošināšanas Līguma Likums (*Insurance Contracts Act*), kurā viena nodaļa ir veltīta jūras apdrošinājumam.

Vācijā ir 1908. gada Apdrošināšanas Līgumu Likums (*Insurance Contracts Act*), kas nesatur normas attiecībā uz jūras apdrošinājumu. Jūras apdrošināšanas likumdošana Vācijā ir ietverta Vācijas Komerckodeksā (*The German Commercial Code (HGB)*).

Beļģijas Jūras kodekss ietver speciālas normas, kas piemērojamas jūras apdrošināšanā.

Grieķijā noteikumi attiecībā uz apdrošināšanas līgumiem līdz 1997. gadam bija ietverti Komerckodeksā, kas ir aizstāts ar 2496/1997 Likumu. Papildus 1958. gada Grieķijas Privāto jūras tiesību kodekss satur speciālas normas attiecībā uz jūras apdrošinājumu.

³³⁸ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997, 241. lpp.

³³⁹ Bundock M. Shipping law handbook. London, 2007, p. 339.

³⁴⁰ Wilhelmsen T. Marine insurance regimes and their impact on shipping competition. The book: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2009. Marlus no.394, p. 12.

³⁴¹ Ibid, p. 13.

Itālijā apdrošināšanas līgumus reglamentē Civilkodekss, kura normas attiecas arī uz jūras apdrošināšanu, ciktāl tā netiek regulēta ar Navigācijas kodeksu. Civilkodeksa apdrošināšanas normas ir speciālās jūras tiesību normas un tiek piemērotas attiecībā uz jūras apdrošinājumu, ja vien Navigācijas kodekss nenosaka citādi.

Spānijā jūras apdrošināšanu regulē Spānijas Komerckodekss, bet noteikumi attiecībā uz jūras apdrošinājumu ir arī atrodami Spānijas Apdrošināšanas Līgumu Likumā, kaut gan tā piemērošana nav obligāta.³⁴²

Līdz ar to, izņemot dažus obligātus standartus, lielākajā daļā iepriekš minēto valstu jūras apdrošināšanas līgumam ir komerciālā brīvība, kas tiek izmantota, lai noteiktu jūras apdrošināšanas standartlīguma formas.

Latvijā ar apdrošināšanas līgumu saistītos jautājumus reglamentē 1998. gada 10. jūnija likums “Par apdrošināšanas līgumu”³⁴³ (likums attiecas uz visiem apdrošināšanas līgumiem, izņemot valsts sociālo apdrošināšanu un pārapdrošināšanu) un likums “Apdrošināšanas sabiedrību un to uzraudzības likums”³⁴⁴ (nosaka apdrošināšanas pakalpojumu sniegšanu, pakalpojumu un to sniedzēju tiesisko statusu, reglamentē pakalpojumu sniedzēju darbību, reorganizāciju un likvidāciju). Minētajos likumos netiek īpaši atrunāti kuģu apdrošināšanas noteikumi, bet kuģu apdrošināšana tiek veikta saskaņā ar starptautiskajiem jūras risku apdrošināšanas noteikumiem.

Specifiska jūras apdrošinājuma tiesību iezīme ir abandons (angļu val. – *abandonment*), kas latviešu valodā tiek tulkots kā atteikšanās no tiesībām, atteikšanās par labu apdrošinātājam ar noteikumu, ka tas samaksās īpašniekam pilnu apdrošināšanas summu.³⁴⁵ Abandons ir īpašuma īpašnieka jeb apdrošinājuma ņēmēja atteikšanās no savām tiesībām kreditora labā. Apdrošinātā tiesība atteikties no sava apdrošinātā īpašuma (kuģis, krava) apdrošinātāja labā, saņemot par to pilnu apdrošinājuma summu, jūras tiesībās rodas konstruktīva pilnā zuduma gadījumā. Ja abandons ir spēkā, apdrošinātājs ir tiesīgs pārņemt apdrošinājuma ņēmēja interesi neatkarīgi no tā, kā apdrošinātais objekts ir saglabājies, kā arī visas ar to saistītās īpašuma tiesības.

Apdrošinājuma ņēmējam atteikšanās (abandona) tiesības ir šādos gadījumos:

- 1) kad iestājusies kuģa pilnīga bojā eja;
- 2) kad kuģis pazudis bez vēsts;
- 3) kad kuģi aizturējusi svešas valsts vara;
- 4) kad kuģi nolaupījuši jūras laupītāji;

³⁴² Wilhelmsen T. Marine insurance regimes and their impact on shipping competition. The book: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2009. Marlus no.394, p. 12.

³⁴³ Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=48896> [aplūkots 2016. gada 12. augustā].

³⁴⁴ Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=48895> [aplūkots 2016. gada 12. augustā].

³⁴⁵ Angļu-latviešu juridisko terminu vārdnīca. Avots, 2008, 7. lpp.

5) kad kuģi nevar vai nav vērts remontēt.³⁴⁶

Abandona gadījumā apdrošinātājam ir tiesība pārņemt apdrošinājuma ņēmēja interesi par visu to, kas palicis pāri no apdrošinātā priekšmeta ar visām īpašnieka tiesībām. Līdz ar to īpašuma tiesību uz vraku noskaidrošanas gadījumā ir svarīgi noskaidrot, vai īpašuma tiesības uz vraku nav pārgājušas apdrošinātājam.

Parasti kuģa īpašnieka, operatora vai berbouta fraktētāja (angļu val. - *bareboat charterer*) izmaksas saistībā ar vraka vietas marķēšanu un vraka aizvākšanu sedz apdrošināšanas sabiedrību P&I (*protection and indemnity*) apdrošināšana. Tomēr, ja uz kuģi tiek pasludināts abandons un apdrošinātājs to ir pieņēmis, tad par vraka aizvākšanu būs atbildīgs apdrošinātājs.³⁴⁷

Kā jau autore norādīja iepriekš, Jūrniecības noteikumos bija iekļautas normas, kas regulēja ar jūras apdrošinājumu saistītos jautājumus, kas bija piemērojami visiem kuģiem, kas atradās Latvijas Republikas jurisdikcijā esošajos ūdeņos, visiem Latvijas kuģiem, kā arī cita veida objektiem, kas saistīti ar Latvijas kuģiem vai kuģošanu Latvijas ūdeņos. Minētajos noteikumos bija ietverta arī abandona iesniegšanas procedūra, nosakot, ka abandonu var iesniegt rakstveidā vai mutvārdos vai daļēji rakstveidā un daļēji mutvārdos, vai jebkurā formā, izsakot apdrošinājuma ņēmēja nodomu atteikties no savas intereses apdrošinātajā objektā apdrošinātāja labā bez jebkādiem nosacījumiem.³⁴⁸

Kā jau autore norādīja, tad angļu vārds “*abandon*” latviešu valodā tiek tulkots kā “pamest, atstāt”³⁴⁹ vai arī “atteikties (no tiesībām)” vai “(sievās, bērna) pamešana”³⁵⁰ vai “atmest (piem., cerības)”.³⁵¹ Līdzīgi tiek tulkots arī angļu vārds “*derelict*”, kā “pamests īpašums//atstāts, pamests, bezsaimnieka”³⁵² vai “pamests kuģis”³⁵³, turpretī angļu valodā šiem diviem vārdiem attiecībā uz kuģa vraku ir atšķirīga nozīme, kā piemēram, “*abandoned and left to fall to pieces*”³⁵⁴ vai arī “*forsaken*”³⁵⁵, kas attiecīgi būtu tulkojami kā “atstāts bez nolūka atgriezties”. Tādējādi autore secina, ka abi angļu termini, ar atšķirīgu nozīmi attiecībā, piemēram, uz pamestu vai atmestu vraku, latviešu valodā tiek tulkoti vienādi.

Saskaņā ar Vrakus aizvākšanas konvenciju, tāda konvencijas dalībvalstī reģistrēta kuģa, kura bruto tilpība ir vienāda vai lielāka par 300, īpašniekam ir pienākums apdrošināt kuģi, lai nodrošinātu konvencijā paredzēto atbildību par zaudējumiem, kas radušies attiecīgajai valstij sakarā ar vraka atrašanās vietas noteikšanu, marķēšanu un aizvākšanu.

³⁴⁶ Vītiņš V. Jūras tiesības. Krišjāņa valdemāra jūrskolas izdevums, Rīga, 1939, 270. lpp.

³⁴⁷ Mangone G. United States Admiralty Law. Kluwer Law International, 1997, p. 199.

³⁴⁸ Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss). „Latvijas Vēstnesis”, 16.08.1994., nr. 168, 421. pants.

³⁴⁹ English dictionary for speakers of Latvian. Rīga: Zvaigzne ABC, 1996, p. 7.

³⁵⁰ Angļu-latviešu juridisko terminu vārdnīca. Rīga: Avots, 2008, 7. lpp.

³⁵¹ Angļu-latviešu vārdnīca. Rīga „Jāņa sēta”, 1996, 11. lpp.

³⁵² Angļu-latviešu juridisko terminu vārdnīca. Rīga: Avots, 2008, 187. lpp.

³⁵³ Angļu-latviešu vārdnīca. Rīga „Jāņa sēta”, 1996, 297. lpp.

³⁵⁴ English dictionary for speakers of Latvian. Rīga: Zvaigzne ABC, 1996, p. 170.

³⁵⁵ Chambers Concise Dictionary. Chambers Harrap, 1997, p. 275.

Tā kā saskaņā ar Jūras kodeksa 48. pantu izmaksas un izdevumi, kas saistīti ar nogrimuša, bojāta, uz sēkļa uzskrējuša vai pamesta kuģa izcelšanu, pārvietošanu, atgūšanu, iznīcināšanu vai padarīšanu par nekaitīgu, ieskaitot visu, kas atrodas vai atradās uz kuģa, kā arī izmaksām vai izdevumiem, kas saistīti ar pamesta kuģa saglabāšanu un tā apkalpes uzturēšanu, ir viens no jūras prasību veidiem, tad attiecīgi Vraku aizvākšanas konvencija uzliek par pienākumu kuģu īpašniekiem apdrošināt kuģi pret tādām ar minēto jūras prasību saistītām izmaksām kā vraka atrašanās vietas noteikšanu, vraka marķēšanu un vraka aizvākšanu.

Minētās konvencijas prasības īstenošanā autores skatījumā ļoti svarīga loma ir ES 2009. gada 23. aprīlī pieņemtajai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2009/20/EK par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām (turpmāk – Direktīva 2009/20/EK).³⁵⁶ Direktīvā ietverta prasība katras ar ES dalībvalsts karogu kuģojošu kuģu īpašniekiem, kuru kuģu bruto tilpība ir 300 vai lielāka, apdrošināties pret jūras prasībām. Minētās apdrošināšanas esamība tiek pierādīta ar vienu vai vairākiem sertifikātiem, kurus izdevis apdrošinātājs un kuri atrodas uz kuģa.

Direktīvas 2009/20/EK prasības Latvijas Republikā ir pārņemtas Jūras kodeksā, papildinot Jūras kodeksa normas atbilstoši Direktīvā 2009/20/EK ietvertajam regulējumam. Ar 2011. gada 15. decembra likumu³⁵⁷ Jūras kodekss tika papildināts ar jaunu 56.¹ pantu, kas ietver prasību Latvijas kuģa īpašniekam (kā arī ārvalsts kuģa īpašniekam, kura kuģis ienāk Latvijas ostās vai atrodas Latvijas teritoriālajos ūdeņos), kura kuģa bruto tilpība ir 300 vai lielāka, apdrošināties pret jūras prasībām.

Likums nosaka, ka uz katra kuģa jābūt dokumentam, ko izsniedzis apdrošinātājs kā apliecinājumu tam, ka apdrošinājums uz attiecīgo kuģi ir spēkā. Kaut arī Direktīvā lietots termins „apdrošināšanas sertifikāts”, Latvijas normatīvais regulējums šādu terminu neparedz. Pēc termina jēgas Direktīvas regulējuma kontekstā un pamatojoties uz Eiropas praksi, šo terminu nevar aizvietot ar terminu „apdrošināšanas polise”, jo saskaņā ar Latvijas likumu „Par apdrošināšanas līgumu” polise ir apdrošinātāja izsniegts dokuments (būtībā tas ir pats apdrošināšanas līgums rakstveida formā, ieskaitot visus apdrošināšanas līguma noteikumus un pielikumus). Savukārt, Direktīvas 2009/20/EK tekstā acīmredzams zem termina „apdrošināšanas sertifikāts” nav domāts apdrošināšanas līgums kopā ar visiem apdrošināšanas noteikumiem un citiem pielikumiem, bet tikai kā dokuments, kurš apliecina apdrošināšanas līguma noslēgšanu (praksē citās ES valstīs šādu apliecinājumu bieži sauc par „sertifikātu”). Līdz ar to, lai veicinātu pareizu likuma teksta interpretāciju atbilstoši Direktīvā 2009/20/EK paredzētajam, likumā tiek lietots termins „dokuments”.

³⁵⁶ Piejams: <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=495994:cs&lang=lv&list=500412:cs,495994:cs,486543:cs,&pos=2&page=1&nbl=3&pgs=10&hwords=&checktexte=checkbox&visu=#texte> [aplūkots 2012. gada 12. augustā].

³⁵⁷ “Latvijas Vēstnesis”, 29.12.2011., nr. 204.

3.3. Kuģu īpašnieku atbildības ierobežošana

Specifiska jūras tiesību pazīme ir kuģu īpašnieku tiesības ierobežot savu atbildību attiecībā uz jūras prasībām. Tas ir sens jūras tiesību princips, ka kuģa īpašnieks var ierobežot savu atbildību līdz maksimālajai summai, kas sniedzas līdz viņa ieguldījumiem jūras ceļojumā. Dažās valstīs šis maksimālais atbildības limits tiek ierobežots līdz kuģa tirgus vērtībai, citās tas tiek pielīdzināts kuģa lielumam.³⁵⁸

Līdz starptautiska līguma pieņemšanai katrai valstij bija savas tiesības, kas atspoguļoja tās politiskās un ekonomiskās intereses. Piemēram, Anglijā tas bija 1813. gada Kuģu Īpašnieku Atbildības Likums (*Responsibility of Shipowners Act of 1813*), Amerikas Savienotajās Valstīs (ASV) pirmais federālais tiesību akts bija 1851. gada Atbildības ierobežošanas likums (*Limitation of Liability Act of 1851*), Francijā šīs tiesības bija ietvertas Komerckodeksa 216. pantā, kā arī 1681. gada Karaļa izdotajā dekrētā.³⁵⁹

Pirmais starptautiskais tiesību akts, kas bija vērsts uz kompromisa panākšanu starp dažādām nacionālajām atbildības ierobežošanas sistēmām bija 1924. gada Starptautiskā konvencija par dažu noteikumu unificēšanu attiecībā uz jūras kuģu īpašnieku atbildības ierobežošanu (*International convention for the unification of certain rules relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels*).³⁶⁰ Konvencija kuģa īpašnieka atbildību ierobežoja līdz kuģa, tā piederumu un frakts apmēram. Tomēr, kaut arī tai bija pievienojušās daudzas valstis, Apvienotā Karaliste un citas valstis ar līdzīgu atbildības ierobežošanas sistēmu, nekļuva par konvencijas dalībvalstīm.³⁶¹

1957. gadā X diplomātiskajā jūras tiesību konferencē Briselē tika izstrādāta un pieņemta jauna 1957. gada Starptautiskā konvencija par jūras kuģu īpašnieku atbildības ierobežošanu (*Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships*), kas starptautiski stājās spēkā 1968. gada 31. maijā.

Nākošā konvencija, kas aizstāja 1924. gada un 1957. gada Briseles konvencijas ir 1976. gada 19. novembra Konvencija par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (LLMC),³⁶² kas starptautiski stājās spēkā 1986. gada 1. decembrī un apmēram trīs reizes paaugstināja kuģa īpašnieka atbildību.

LLMC tika grozīta ar 1996. gada 2. maija protokolu (LLMC 96), kas stājās spēkā 2015. gada 8. jūnijā, un ar kuru vēlreiz tika paaugstināta kuģa īpašnieka atbildība. Kā jau autore norādīja šī

³⁵⁸ Grime R. Shipping Law. Second edition. London, Sweet & Maxwell, 1991, p. 3.

³⁵⁹ Ibid, p. 4.

³⁶⁰ Гуцуляк. Морское право. Москва, Роскомсульт, 2000, с312.

³⁶¹ Grime R. Shipping Law. Second edition. London, Sweet & Maxwell, 1991, p. 4.

³⁶² 03.06.1999. likums „Par 1976. gada Konvenciju par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām”. „Latvijas Vēstnesis”, 22.06.1999., nr. 200/207.

darba 1.3. apakšnodaļā IMO Juridiskās komitejas 99. sesijā 2012. gadā tika pieņemta rezolūcija, ar kuru LLMC 96 noteiktais kuģu īpašnieku atbildības limits vēlreiz tika paaugstināts.

Atbilstoši konvencijas 8. pantā noteiktajai klusās piekrišanas (*tacit amendment*) procedūrai (priekšlikums grozīt konvencijā noteiktos atbildības limitus jāierosina vismaz pusei, bet ne mazāk kā sešām LLMC 96 dalībvalstīm) grozījums stājas spēkā pēc astoņpadsmit mēnešiem no grozījuma izziņošanas brīža, t.i., 2012. gada jūnija (ja vien šajā periodā ne mazāk kā viena ceturtdaļa valstu, kas bija dalībvalstis grozījumu pieņemšanas laikā, nav paziņojušas IMO ģenerāldirektoram, ka tās neakceptē grozījumu). Tā kā neviena no LLMC 96 dalībvalstīm nebija iebildušas pret jaunajiem limitiem, tad jaunie atbildības ierobežošanas limiti stājās spēkā 2015. gada jūnijā, un saskaņā ar konvencijas nosacījumiem tos nevarēs grozīt līdz 2020. gadam, un tie būs spēkā vismaz līdz 2023. gadam.

Pamattendence, kas ietverta visās iepriekš minētajās konvencijās, ir atbildības ierobežošana fiksētā summā par kuģa bruto tilpību. Konvencijās noteiktais atbildības ierobežojums attiecas uz jūras prasībām.

Saskaņā ar LLMC tiesības ierobežot atbildību ir kuģa īpašniekiem (jūras kuģa īpašnieks, fraktētājs, menedžers vai operators) un glābējiem (jebkura persona, kura sniedz pakalpojumus, kas tieši saistīti ar glābšanas darbībām). Saskaņā ar konvencijas 2. pantu atbildības ierobežošana piemērojama šādām prasībām:

- (a) prasības attiecībā uz cilvēka dzīvības zaudēšanu vai personisku ievainošanu vai īpašuma bojāeju vai bojājumu nodarīšanu tam (ieskaitot ostas aprīkojuma, baseinu, ūdensceļu un navigācijas līdzekļu bojājumus), ja tas notiek uz kuģa vai ir tieši saistīts ar kuģa darbību vai glābšanas darbībām, un to rezultātā gūtajiem izrietošajiem zaudējumiem;
- (b) prasības attiecībā uz zaudējumu, kas radies kravas, pasažieru vai viņu bagāžas pārvadāšanas aizkavēšanās rezultātā;
- (c) prasības attiecībā uz tāda veida zaudējumu, kas radies, pārkāpjot tiesības, kuras neparedz līgums, ja tas noticis tiešā saistībā ar kuģa darbību vai glābšanas darbībām;
- (d) prasības attiecībā uz kuģa izcelšanu, aizvākšanu, iznīcināšanu vai padarīšanu par nekaitīgu, ja kuģis ir nogrimis, cietis avārijā, uzskrējis uz sēkļa vai pamests, ieskaitot visas tās lietas, kuras atrodas vai ir atradušās uz kuģa;
- (e) prasības attiecībā uz kuģa kravas aizvākšanu, iznīcināšanu vai padarīšanu par nekaitīgu;
- (f) to personu prasības, kuras nav atbildīgas par pasākumiem, kas veicami, lai novērstu vai mazinātu zaudējumus, attiecībā uz kuriem atbildīgā persona var ierobežot savu atbildību saskaņā ar šo Konvenciju un tālākajiem zaudējumiem, kuru iemesls ir šādi pasākumi. Savukārt konvencijas 4. pantā ir noteikts, ka atbildīgā persona nav tiesīga ierobežot savu atbildību, ja ir pierādīts, ka

zaudējums radies viņas personīgās darbības vai nolaidības rezultātā, kas veikta ar nolūku, lai radītu šādu zaudējumu, vai rīkojoties neapdomīgi un apzinoties šāda zaudējuma iespējamību.

Atbildības ierobežojums neattiecas uz prasībām, kuras izriet no glābšanas un vispārējās avārijas iemaksu sadalījuma.

Saskaņā ar LLMC 18. pantu valstis, ratificējot konvenciju, var veikt atrunu, izslēdzot vraku izcelšanu no konvencijas darbības sfēras. Norvēģija, atšķirībā no citām Skandināvijas valstīm – Dānijas, Zviedrijas un Somijas, ratificējot LLMC 96. gada protokolu šādu atrunu ir veikusi.³⁶³ Tādējādi atbildība par šādām prasībām nav ierobežota. Līdzīgi arī Apvienotā Karaliste neattiecinā atbildības ierobežojumu uz vraku izcelšanu. Latvija šādu atrunu nav veikusi.

Saskaņā ar Vrakus aizvākšanas konvencijas 12. pantu, kas nosaka kuģa īpašnieka pienākumu apdrošināt kuģi, kuģa īpašnieks ir tiesīgs ierobežot savu atbildību saskaņā ar savas valsts vai starptautiski paredzētajiem ierobežojumiem, tomēr nosakot, ka šis atbildības ierobežojums nevar pārsniegt summu, kas aprēķināta saskaņā ar LLMC un LLMC 96. Arī Vrakus aizvākšanas konvencijas 10. panta otrajā daļā tiek nostiprināts šis princips, nosakot, ka nekas neskar reģistrētā kuģa īpašnieka tiesības ierobežot atbildību saskaņā ar jebkuru piemērojamo valsts vai starptautisko tiesisko regulējumu, piemēram, ar 1976. gada Konvenciju par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām un šīs konvencijas grozījumiem. Tātad Vrakus aizvākšanas konvencija attiecībā uz kuģa īpašnieka atbildības ierobežošanas jautājumiem jāskata ciešā kontekstā ar LLMC, jo vraka gadījumā atbildības ierobežošana attieksies uz LLMC 2. panta pirmās daļas d)apakšpunktā iekļautajām prasībām attiecībā uz kuģa izcelšanu, aizvākšanu, iznīcināšanu vai padarīšanu par nekaitīgu. Tomēr svarīgi ir atcerēties, ka Vrakus aizvākšanas konvencijā ar jēdzienu “vraks” tiek apzīmēts arī jebkurš objekts, kas pazaudēts jūrā no kuģa un ir uzskrējis uz sēkļa, nogrimis vai dreifē jūrā, tātad kuģa īpašnieks būs atbildīgs arī par izmaksām, kas saistītas ar no kuģa klāja nokritušas kravas, piemēram, konteineru izcelšanu, tādējādi arī uz šādām izmaksām tiks attiecinātas atbildības ierobežošanas tiesības, bet tikai jau saskaņā ar LLMC 2. panta pirmās daļas e)apakšpunktā iekļautajām prasībām, t.i., prasības attiecībā uz kuģa kravas aizvākšanu, iznīcināšanu vai padarīšanu par nekaitīgu. Tomēr, ja valsts būs veikusi atrunu saskaņā ar LLMC 18. pantu attiecībā uz prasībām par vraku aizvākšanu, kuģa īpašnieka atbildība attiecībā uz zaudējumiem, kas saistīti ar vraku aizvākšanu, paliks neierobežota.³⁶⁴ Bet minētais attieksies tikai uz kuģa reģistrēto īpašnieku, jo saskaņā ar Vrakus aizvākšanas konvencijas 12. panta desmito daļu, apdrošinātājs vai cita persona, kura piešķirusi finansiālu nodrošinājumu reģistrētā īpašnieka atbildības īstenošanai, var ierobežot atbildību saskaņā ar jebkuru piemērojamo valsts vai starptautisko tiesisko režīmu arī gadījumos, ja

³⁶³ Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook SIMPLY 2007, p.8.

³⁶⁴ Martinez N. Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship Between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes. Routledge, 2010, p. 199.

reģistrētais īpašnieks nav tiesīgs ierobežot atbildību. Tādā gadījumā apdraudējuma skartā valsts varēs vērst piedziņu par neatgūto līdzekļu starpības atmaksu pret reģistrēto īpašnieku.³⁶⁵

Kā jau autore norādīja iepriekšējā nodaļā, visām ES dalībvalstīm līdz 2012. gada 1. janvārim nacionālajos normatīvajos aktos bija jāievieš Direktīvas 2009/20/EK prasības par kuģu ar bruto tilpību 300 vai lielāku obligāto apdrošināšanu pret jūras prasībām. Nosakot obligāto apdrošināšanās pienākumu, direktīva arī nosaka, ka apdrošināšanas summa katram kuģim katrā nelaimes gadījumā ir vienāda ar attiecīgo atbildības ierobežojuma maksimālo summu, kā noteikts LLMC 96.

Līdz ar to attiecībā uz ES dalībvalstu kuģu īpašniekiem atbildības ierobežojuma apjoms (un līdz ar to arī atbildības apjoms par nodarītajiem zaudējumiem) salīdzinoši ir vēl augstāks nekā to nosaka Vrakū aizvākšanas konvencija, nosakot, ka „nekas neskar reģistrētā kuģa īpašnieka tiesības ierobežot atbildību saskaņā ar jebkuru piemērojamo valsts vai starptautisko tiesisko režīmu, piemēram, ar 1976. gada Konvenciju par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām un šīs konvencijas grozījumiem.”³⁶⁶ Tādējādi, ja arī kāda no ES valstīm vēl nebija kļuvusi par LLMC 96 dalībvalsti, minētās konvencijas noteikumi attiecībā uz atbildības ierobežojuma maksimālo summu tik un tā tai būs saistoši.

Autore jau norādīja iepriekš, ka Direktīvas 2009/20/EK prasības tika ietvertas Jūras kodeksā. Konkrētā prasība par apdrošinājuma summu Jūras kodeksā ir noteikta 56.² pantā.

Izanalizējot iepriekš minēto, secināms, ka gan Vrakū aizvākšanas konvencija, gan Direktīva 2009/20/EK izvirza vienādas prasības attiecībā uz kuģu apdrošināšanu pret izmaksām saistībā ar vraku aizvākšanu, ņemot vērā ierobežojumus, kas noteikti LLMC 96. Līdz ar to autorei neizpratni ir radījis 2012. gada 30. novembra Komisijas ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei „Ziņojums par atbildību un tāda finansiālā kaitējuma atlīdzināšanu, kas patvēruma vietām radies, uzņemot kuģus, kam vajadzīga palīdzība”³⁶⁷ teiktais, ka valstis, kuras ir Vrakū aizvākšanas konvencijas dalībvalstis, drīkst izslēgt LLMC 96 noteikto kuģa īpašnieka atbildības ierobežojumu piemērošanu attiecībā uz kuģa vraka aizvākšanas izmaksām to teritorijā, attiecinot konvenciju uz vrakiem, kas atrodas valsts teritorijā vai tās teritoriālajā jūrā saskaņā ar konvencijas 3. panta otro daļu. Minētajā ziņojumā ietverts ieteikums visām ES dalībvalstīm, kuras ir LLMC dalībnieces, izslēgt no tās piemērošanas jomas, kā tas iespējams saskaņā ar Vrakū aizvākšanas konvencijas 3.2. pantu, izmaksas par kuģu vraku aizvākšanu to teritoriālajos ūdeņos, ietverot patvēruma vietām nodarīto kaitējumu, kas nozīmētu, ka par šādu kaitējumu nevar būt atbildības ierobežojuma. Saskaņā ar Vrakū aizvākšanas konvencijas 3. panta otro daļu, ja valsts ir paziņojusi par konvencijas

³⁶⁵ Martinez N. Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship Between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes. Routledge, 2010, p. 199.

³⁶⁶ Nairobi 2007. gada Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu, 10. panta otrā daļa.

³⁶⁷ Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?jsessionid=nfRRT0kLkvK1gWBsrKbbnLYscxGQG3wqN3GvjzpjC836Lb9Dt7Ck!-597915152?uri=CELEX:52012DC0715> [aplūkots 2014. gada 30. martā].

attiecināšanu uz savu teritoriju un teritoriālo jūru, tad uz minēto teritoriju netiek attiecināti konvencijas 10. pantā ietvertie noteikumi par kuģa īpašnieka atbildību, tajā skaitā tiesībām ierobežot atbildību, konvencijas 11. pantā noteiktie izņēmumi attiecībā uz atbildību un konvencijas 12. pantā ietvertie noteikumi par obligāto apdrošināšanu vai citu finansiālo nodrošinājumu. Tomēr saskaņā ar konvencijas 3. panta otro daļu, iepriekš minētie konvencijas panti nav attiecināmi uz valsts veiktajiem citiem pasākumiem, kas nav saistīti ar vraku atrašanās vietas noteikšanu (7. pants), vraku marķēšanu (8. pants) un konvencijā minētajiem pasākumiem vraku aizvākšanas veicināšanai (9. pants). Tātad var piekrist tam, ka pie konvencijā minētajiem konvencijas dalībvalsts citiem veiktajiem pasākumiem varētu uzskatīt pasākumus saistībā ar patvēruma vietām nodarītā kaitējuma novēršanu dalībvalsts ostā. Tomēr, kā minēts iepriekš aplūkotajā ziņojumā, lielākā daļa kaitējuma, kas var tikt nodarīts patvēruma vietām, ietilpst Direktīvas 2009/20/EK darbības jomā, un ES uz to attiecas obligāta apdrošināšana, un līdz ar to arī Direktīvā 2009/20/EK noteiktais atbildības ierobežojums. Tādējādi, ja piemēram, Latvijas Republika ir kļuvusi par Vraku aizvākšanas konvencijas dalībvalsti, paziņojot par konvencijas attiecināšanu uz tās teritoriju, un tās ostai kaitējumu nodarījis citas ES dalībvalsts kuģis, tad autores ieskatā gan Latvijai, gan citai ES dalībvalstij saistoša būs Direktīva 2009/20/EK, kas paredz atbildības ierobežošanu.

3.4. Īpašuma tiesības

Saistībā ar vraku aizvākšanu svarīgi ir aplūkot vraka īpašumtiesību jautājumu, vraka īpašnieka pienākumus, ostas administrācijas tiesības un pienākumus, atbildības un atbildības ierobežošanas jautājumus.³⁶⁸

Minētie jautājumi tiek risināti ar nacionālo tiesību palīdzību. Latvijā valsts institūciju un vraku īpašnieku tiesības un pienākumus attiecībā uz bīstamu vraku aizvākšanu reglamentē Jūras kodeksa XXVIII nodaļa. Tomēr Jūras kodeksā nav normu, kas reglamentētu ar vraku īpašumtiesībām saistītus jautājumus.

Vraku īpašuma tiesību apskatu autore sāks ar īpašumtiesību institūta apskatu. Ko nozīmē īpašumtiesības uz kādu lietu?

Aplūkojot īpašumtiesību jautājumu kopumā, ne tikai uz kuģi, angļu autors Kristofers Hills (*Christopher Hill*) uzsver, ka daži autori vienkārši definē īpašumtiesības kā absolūtas tiesības pārdot lietu, tiesības uz mierīgu un netraucētu lietas valdījumu, raksturojot tās ar latīņu teicienu *nemo dat quod non habet*, kas tulkojumā nozīmē, ka „neviens nevar nodot tālāk īpašumtiesības, kas viņam nav nodotas (nepieder).”³⁶⁹

³⁶⁸ The International Maritime Organization: Accidents at Sea. Mankabady S. Routledge Kegan & Paul, 1987, p. 174.

³⁶⁹ Maritime Law by Christopher Hill, London Hong Kong, 2003, p. 1.

Par kuģa īpašnieku atzīstams tas, kurš reģistrēts kuģu reģistrā. Anglijā no seniem laikiem kuģis tiek dalīts 64 daļās. Attiecīgi katrai fiziskai vai juridiskai personai var piederēt vairāk kā viena kuģa daļa, bet kuģis nevar būt kopīpašumā vairāk kā 64 personām. Šis kuģa dalījums 64 daļās no angļu jūras tiesībām tika pārņemts arī Latvijas Jūrniecības noteikumos, tomēr Jūras kodeksā šis dalījums vairāk netika nostiprināts un saskaņā ar patreizējo likumdošanu kuģim ir tikai viena daļa, kas neizslēdz kopīpašuma tiesības uz kuģi.

Strīds par Otrā Pasaules kara laikā nogrimušas Vācijas zemūdeni pie Malaizijas krasta bija Anglijas tiesu praksē lietā *Simon v Taylor, Leishman, Bastian, Dickie, Contract Services, Evermore Marine Technical Services Pte* [1975].³⁷⁰ Strīda būtība: Otrā Pasaules kara laikā netālu no Malaizijas pilsētas Penangas starptautiskajos ūdeņos nogrima divas Vācu zemūdenes. 1969. gadā ūdenslīdzēji atrada zemūdeņu vrakus. Nākošajā gadā Vācija izvirzīja prasību (cēla prasību) uz vrakiem un piekrita, ka minētā ūdenslīdzēju firma X tos izcels. 1971. gadā firma X bankrotēja. Vēlāk četri ūdenslīdzēji, kurus finansēja firma Y, no vraka izcēla 12 tonnas dzīvsudraba, daļu no tā nododot firmai Y, bet atlikumu vraka saņēmējam Penangā.

Prasītājs šinī lietā bija 1972. gadā vedis sarunas ar atbildētājiem – visiem četriem ūdenslīdzējiem, norādot sevi kā 1971. gadā bankrotējušās firmas X tiesību un saistību, kas tai varētu rasties saskaņā ar vienošanos ar Vāciju, pārņēmēju. Prasītājs pieprasīja sev īpašumtiesības uz to izceltā dzīvsudraba daļu, kas netika nodota vraka saņēmējam Penangā.

Turpretī atbildētāji argumentēja, ka vraks ir bijis pamests un *res nullius* jo tā Vācijas valsts, kas bija kara laikā, ir beigusi pastāvēt.

Tiesa nolēma, ka zemūdeni nevar uzskatīt par pamestu, jo tās komandieris un apkalpe nebija to atstājuši ar nodomu to pamest, un ka Vācijas valsts nav pārstājusi eksistēt un ka īpašumtiesības uz zemūdeni nekad nav pārgājušas no Vācijas uz firmu X saskaņā ar savstarpējo vienošanos. Tālāk tiesa sprieda, ka ūdenslīdzēji nav veikuši glābšanas operācijas, jo vrakā atrodošais dzīvsudrabs „nebija briesmās” un ūdenslīdzēji darbību veica paši savās interesēs un nevis dzīvsudraba īpašnieku interesēs.³⁷¹

Kā raksta Roberts Grims (*Robert Grime*) vraka īpašumtiesību prasības un glābšanas prasības saistībā ar vraka saglabāšanu daudzos gadījumos izraisa sarežģītus jautājumus attiecībā uz īpašumtiesībām uz īpašumu, kas nav neviena valdījumā.³⁷²

Attiecībā uz vrakiem nepastāv vienots likums par to, ka vraka atradējs ir arī tā īpašnieks (angļu val. – *finders keepers*), kaut arī atradējs parasti (Anglijā) iegūst glābšanas prasību. Vraks, kaut arī pamests (angļu val. – *derelict*) un kuģa kapteiņa un apkalpes atstāts (angļu val. –

³⁷⁰ 2 Lloyd's Rep. 338, HC (Sing)

³⁷¹ Maritime Law by Christopher Hill, London Hong Kong, 2003, p. 339.

³⁷² Grime R. Shipping Law. Second edition. London, Sweet & Maxwell, 1991, p. 314.

abandoned), joprojām tiek uzskatīts par tā sākotnējā īpašnieka īpašumu.³⁷³ Un saskaņā ar Apvienotās Karalistes tiesībām īpašnieks var to atprasīt no vraka saņēmēja, samaksājot par vraka glābšanu un sedzot citus ar vraka glābšanu saistītos izdevumus. Bet, ja vraks nav bijis pamests, tad šis neviena valdījumā esošais īpašums netiek pat uzskatīts par vraku, un tā īpašnieks var to atgūt no vraka saņēmēja bez jebkādu maksājumu veikšanas.³⁷⁴

Gadījumā, ja vraks ir reāli pamests (atmests kā nevajadzīgs), un to var uzskatīt par „aizmestu prom” un tas tiek atrasts kādā Anglijas teritorijas daļā, tad tas tiek uzskatīts par Viņas Majestātes īpašumu. Bet, ja nepieprasīts vraks tiek atrasts ārpus minētās teritorijas, tad tam tiek piemērots princips par atradēju - īpašnieku, uzskatot, ka atradējs ir ieguvis īpašuma tiesību ar iegūšanu (angļu val. – *occupation*).³⁷⁵ Tomēr šinī gadījumā ir jānoskaidro arī apdrošinātāja tiesības konstruktīvā pilnīgā zuduma gadījumā.

Arī iepriekš minētā Turku Augstākā tiesa Somijā, skatot lietu par 1999. gadā Arhipelāga jūrā nogrimušo Krievijas baržu,³⁷⁶ sprieda, ka baržu nevar uzskatīt par pamestu tikai tāpēc, ka tā ir jūras negadījuma rezultātā kļuvusi par vraku. Tiesa lēma, ka reģistrētajam baržas īpašniekam ir jādod saprātīgs laika periods, lai izskatītu jebkuru sava īpašuma glābšanas iespēju. Konkrētajā gadījumā barža bija nogrimusi 1999. gadā, bet prasība tiesā par īpašuma tiesībām tika iesniegta 2009. gadā. Minētajā lietā tiesa konstatēja, ka reģistrēta īpašuma (barža joprojām bija reģistrēta uz tās īpašnieka vārda) pārņemšana valdījumā nenodibina īpašuma tiesības. Vietējo varas iestāžu atļauja izcelt vraku nenodibina īpašumtiesības tās glābējam. Augstākā tiesa, pamatojoties uz to, ka vraka ieguvējam nebija pierādījumu par to, ka viņš bija pienācīgi centies atrast vraka īpašnieku, nosprieda, ka īpašnieks baržu nebija pametis (angļu val. – *abandoned*).

K.Čakste rakstīja, ka senos laikos pastāvēja pierakstu tiesības – strandēšanas tiesības, sakarā ar kuru avārijas gadījumā kuģa personāls un mantība piederēja piekrastes kungam. Zem kuģa strandēšanas saprot kuģa zudumu „kad kuģis nogrimis, vētrā uzskrējis uz akmeni, uz sēkli krastā, tā ka kuģi nocelt vai izdarīt izlabojumus nav iespējams”. Tagad tādas tiesības viscauri atceltas. Latvijā līdz 1925. gada 27. oktobrim pēc vecā Civillikuma 715. panta 3. punkta pastāvēja tāda tiesība zem nodalījuma „īpašuma iegūšana piegūšanas ceļā”. Tagad glābtie kuģi un preces nododami muitas valdei, kura vajadzības gadījumā lemj par izglābto mantu tālāko likteni.³⁷⁷

Saskaņā ar Jūras kodeksa 3. pantu, ja Latvijai saistošas starptautisko tiesību normas paredz citādus noteikumus nekā tos, kas ietverti šajā kodeksā un citos Latvijas normatīvajos aktos, piemēro

³⁷³ Grime R. Shipping Law. Second edition. London, Sweet & Maxwell, 1991, p. 314.

³⁷⁴ Ibid.

³⁷⁵ Grime R. Shipping Law. Second edition. London, Sweet & Maxwell, 1991, p. 315.

³⁷⁶ Title to wreck and right to salvage. Contributed by Hammarström Puhakka Partners, Attorneys Ltd. Pieejams: <http://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Detail.aspx?g=ec32525a-75f8-4fa1-ba05-40eaf90c87bc&redir=1> [aplūkots 2016. gada 18. augustā].

³⁷⁷ Čakste K. Jūras tiesības. [B.v.], [b.i.], [b.g.], 28. lpp. (kserokopija nr.1 0309057128).

starptautisko tiesību normas. Citus Latvijas normatīvos aktus piemēro tādos ar jūrlietām saistītos jautājumos, kurus neregulē šis kodekss. Tā kā Jūras kodekss neregulē vraku īpašumtiesību jautājumus, tad vraka īpašumtiesību noskaidrošanai nepieciešams piemērot attiecīgās Civillikuma normas. Tālāk autore pievērsīsies īpašuma izpratnes jautājumam vispār, lai pēc tam sīkāk analizētu vraku īpašumtiesību jautājumu.

Īpašuma izpratnes jautājumam bija ļoti svarīga loma Latvijas pārejas periodā no sociālistiskā uz kontinentālās Eiropas tiesību loku, jo padomju un rietumu civiltiesības balstās uz atšķirīgiem principiem. Tas it sevišķi sakāms par privātautonomijas principu, kas caurauž rietumu civiltiesības, bet nav nozīmīgs padomju civiltiesībās.³⁷⁸ Latvijā šodien spēkā esošās civiltiesības pilnībā iekļaujas kontinentālās Eiropas civiltiesību lokā un atjaunotais 1937. gada Latvijas Civillikums ir viena no jaunākajām civiltiesību kodifikācijām Eiropā un lielā mērā balstās uz Vācijas 1900. gada Civillikumu.³⁷⁹ Par pamatu Civillikuma normu radīšanā tika izmantotas Baltijas vietējo civillikumu kopojuma normas.

Īpašums ir pati svarīgākā un apjoma ziņā pilnīgākā lietu tiesība, kuru raksturo īpašuma tiesību subjekta – fiziskas un juridiskas personas – tieša un tiesiska vara pār lietu.³⁸⁰ Pēc vispārēja principa īpašuma tiesības ir mūžīgas, jo tieši īpašuma mūžīguma princips ir pamatā mantošanas tiesībām.³⁸¹ Privātajā tiesību doktrīnā tiesības uz īpašumu tiek aplūkotas kā dabiskās tiesības, kā patiesa publiskā brīvība. Šādā izpratnē privātais īpašums vērtējams kā personīgās brīvības izpausmes veids. "Bez elementāra īpašuma tiesību institūta un tiesību normām, kas aizsargā to, nevar runāt par cilvēka tiesībām. Tas ir tāpēc, ka privātais īpašums ļauj nodrošināt ekonomisko un sociālo attiecību brīvību, respektējot tādas vispārējos cilvēktiesību principus kā vienlīdzība, cilvēciskā cieņa un taisnīgums."³⁸²

„Latviešu konversācijas vārdnīcā” īpašums tiek definēts saistībā ar īpašuma tiesību, nosakot, ka attiecībā uz īpašuma tiesības izcelšanās jautājumu pastāv daudz teoriju, kuru neveiksmes ceļas galvenokārt no tā, ka vārdam „īpašums” nav skaidras nozīmes. Šī jēdziena būtisks elements atrodams jau pašā vārdā, kas norāda uz priekšmeta atdalīšanu, atšķiršanu no citiem. Bet tam ir nozīme tikai tad, ja ir subjekts, kam piešķir atdalīto priekšmetu. Tomēr vēl nepieciešams arī, lai subjekta tiesības uz šo priekšmetu atzīst citi tiesību subjekti. Šajā atzīšanā izpaužas īpašuma kā

³⁷⁸ Latvijas tiesību vēsture (1914-2000). Lēbera, D. redakcijā. Rīga, 2000, 506. lpp.

³⁷⁹ Mūsdienu tiesību teorijas atziņas. Meļķiņa, E. redakcijā. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 1995, 7. lpp.

³⁸⁰ Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Īpašums. Sastādījis A. Grūtups. R.: Mans Īpašums, 1996, 8. lpp.

³⁸¹ Turpat, 22. lpp.

³⁸² Īpašuma tiesības kā cilvēka pamattiesības (Sākums) Pieejams:

<http://www.lanida.lv/lv/information/press/archive/?id=226> [aplūkots 2015. gada 2. aprīlī].

sociālas parādības būtība. Kam ir īpašnieka tituls, tam ir arī īpašuma tiesība. Īpašuma tituls ir tādas varas atzīšana īpašniekam, kas ne no kā nav atkarīgs.³⁸³

Savukārt 1974. gadā izdotā „Filozofijas vārdnīca” raksturo īpašumu kā vēsturiski nosacītu materiālo labumu piesavināšanās formu, kurā izpaužas cilvēku attiecības sabiedriskās ražošanas procesā. Valdošā īpašuma forma nosaka konkrētas šķiras kundzību. Privātpašuma iznīcināšana, sabiedrības organizēšana uz sabiedriskā sociālistiskā īpašuma pamata likvidē antagonismus un noved pie šķirisko atšķirību izzušanas.³⁸⁴

„Politiskā enciklopēdija” definējot īpašuma jēdzienu, nosaka, ka katrā sabiedrībā galvenā nozīme ir ražošanas līdzekļu īpašumam, jo tas nosaka ražošanas attiecību būtību.³⁸⁵

„Mūsdienu latviešu valodas vārdnīca” īpašuma jēdzienu skaidro, kā „Tas, uz ko (kādam) ir pilnīgas valdījuma, lietojuma un rīcības tiesības; manta, kas (kādam) pieder. Īpašuma tiesības - tiesību normu kopums, kas nostiprina, regulē un aizsargā īpašuma piederību un tā valdījuma, lietojuma un rīcības tiesības; īpašumtiesības.”³⁸⁶

Aplūkojot iepriekš minētos īpašuma jēdziena skaidrojumus, autore secina, ka īpašuma jēdziena definīcija Latvijā ir mainījusies atkarībā no laikmeta sabiedriskās un politiskās iekārtas.

Padomju laikā izdotajos avotos īpašuma jēdziens tiek saistīts ar ražošanas līdzekļu īpašumu un materiālo labumu piesavināšanās formu. Te vēlreiz gribētu minēt „Latviešu konversācijas vārdnīcā” doto īpašuma tiesības skaidrojumu, kas nosaka, ka īpašuma tiesība pieder pie vissvarīgākiem un tai pašā laikā visvairāk sarežģītiem tiesību institūtiem. Kamēr vieni slavē īpašuma tiesības svētīgo nozīmi cilvēces kultūrā, citi to apstrīd un redz īpašuma lielāko sociālo ļaunumu, sevišķi zemes īpašuma tiesībā. Kā īpašuma sociālās nozīmes aizstāvji, tā arī tās pretinieki savos novērtējumos iziet no noteiktas sava laika situācijas, aizmirstot, ka īpašuma loma pārsniedz viņu laikmetu.³⁸⁷

Sākoties Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas procesam 1990. gadā, sākās arī īpašuma tiesību atjaunošanas process. Latvijā padomju laika tiesību interpretācijas noslēgumu un atgriešanos kontinentālās Eiropas tiesību saimē iezīmēja 1990. gada 4. maija Latvijas PSR Augstākās Padomes Deklarācija „Par Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanu”.³⁸⁸ Par šī posma raksturīgu iezīmi kļuva politisko un pilsonisko tiesību atgūšana atbilstoši demokrātiskas sabiedrības prasībām, kā arī pāreja no plānsaimniecības uz tirgus ekonomiku.

³⁸³ Latviešu konversācijas vārdnīca. 7.sējums. Redaktori: Būmanis, A., Dišlers, K., Švābe, A. Rīga: A.Gulbja apgādībā, 1931, 665. lpp.

³⁸⁴ Filozofijas vārdnīca. M. Rozentāla red., Liesma, 1974., 207. lpp.

³⁸⁵ Politiskā enciklopēdija. Redaktors: Jērāns, P. Rīga: Galvenā enciklopēdiju redakcija. 1987, 249. lpp.

³⁸⁶ Mūsdienu latviešu valodas vārdnīca. Redaktore: Zuiceva, I. Rīga: LU Latviešu valodas institūts, 2003-2008.

Pieejams: <http://www.tezaurs.lv/mlvy/> [aplūkots 2014.gada 2. aprīlī].

³⁸⁷ Latviešu konversācijas vārdnīca. 7.sējums. Redaktori: Būmanis, A., Dišlers, K., Švābe, A. Rīga: A.Gulbja apgādībā, 1931, 660. lpp.

³⁸⁸ Lazdiņš J. Latvijas Republikas neatkarības atjaunošana *de facto*. Juridiskā pēctecība. LU zurnāla “Latvijas Vēsture” fonds, 2007, 65. lpp.

1993. gada 6. jūlijā tika pilnā mērā atjaunota 1922. gada Latvijas Republikas Satversme, kas 1998. gada 15. oktobrī tika papildināta ar jaunu – 8. nodaļu par cilvēka pamattiesībām. Šīs nodaļas 105. pants nosaka: "Ikvienam ir tiesības uz īpašumu. Īpašumu nedrīkst izmantot pretēji sabiedrības interesēm. Īpašuma tiesības var ierobežot vienīgi saskaņā ar likumu. Īpašuma piespiedu atsavināšana sabiedrības vajadzībām pieļaujama tikai izņēmuma gadījumā uz atsevišķa likuma pamata pret taisnīgu atlīdzību." Cilvēku pamattiesību, to skaitā tiesību uz īpašumu, iekļaušana Satversmē atspoguļo Latvijas kā demokrātiskas un tiesiskas valsts pamatvērtības, piešķirot minētajām tiesībām konstitucionālo tiesību rangū.

Ar privāttiesībām saistīto atjaunoto normatīvo aktu vidū centrālo vietu ieņēma 1937. gada 28. janvāra Latvijas Civillikuma spēka atjaunošana 1992.-1993. gadā un tam pakārtotie likumi. Reformu likumos tika iestrādāti vairāki nozīmīgi principi, lai nodrošinātu īpašumu tiesību taisnīgu atjaunošanu.

Īpašuma tiesību iedzīvināšanā Latvijas tiesību sistēmā ievērojama nozīme ir Latvijas Republikas Satversmes tiesai. Tā, piemēram, Satversmes tiesas spriedums lietā Nr.2002-01-03 nosaka, ka "Īpašuma tiesības ietver sevī arī tiesības gūt no lietas visus iespējamus labumus, tas ir, ienākumus un augļus... tiesības uz īpašumu nav absolūtas. Pirmkārt, īpašumam ir jākalpo sabiedrības interesēm. Otrkārt, tiesības uz īpašumu var ierobežot, ja ierobežojumi ir noteikti ar likumu, tiem ir leģitīms mērķis un tie ir samērīgi".³⁸⁹

No Civillikuma Īpašuma nodaļas 202 pantiem lielākai daļai ir būtiska nozīme īpašuma tiesību teorijas pareizā izpratnē un piemērošanā.³⁹⁰ Nosakot, kas var būt par īpašuma priekšmetu, Civillikums paredz pretēju principu 1963. gada LPSR Civilkodeksam, kas paredzēja precīzu uzskaitījumu, kāds īpašums var piederēt fiziskām personām, nosakot, ka viss pārējais ir valsts īpašums.

Civillikums nosaka, ka par īpašuma priekšmetu var būt jebkura lieta, izņemot to, kura ar speciālu likumu izņemta no civilās apgrozības.³⁹¹ No civilās apgrozības ir izņemti publiskie ūdeņi, kas ir viens no publiskā valsts īpašuma veidiem. Publiskie ūdeņi ir valsts īpašums un to izmantošanu nosaka valsts un varas pārvaldes institūcijas.³⁹²

Lai gan saskaņā ar Civillikuma 1102. pantu, 1104. pantu un Civillikuma 2.pielikuma 8. punktu nekustamais īpašums „Daugava” ir valsts īpašumā esoša upe, autorei praksē nācās saskarties ar zvērinātu advokātu biroja lūgumu sava klienta interesēs saistībā ar būvniecības ieceres realizāciju noskaidrot nekustamā īpašuma „Daugava” piederību, jo līdz pat 2015. gada 1. janvārim nebija

³⁸⁹ Pieejams: <http://www.satv.tiesa.gov.lv/?lang=1&mid=19>

³⁹⁰ Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Īpašums. Sastādījis A.Grūtups. R.: Mans Īpašums, 1996, 5.lpp.

³⁹¹ 28.01.1937. likums "Civillikums. Trešā daļa. LIETU TIESĪBAS, 929.pants. Pieejams:

<http://www.likumi.lv/doc.php?id=90221&from=off> [aplūkots 2010.gada 2.aprīlī].

³⁹² Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Īpašums. Sastādījis A.Grūtups. R.: Mans Īpašums, 1996, 201.lpp.

nozīmēta konkrēta valsts pārvaldes iestāde, kuras valdījumā atrodas nekustamais īpašums. No iepriekš minētā datuma situācija ir mainījusies, jo 2014. gada 30. oktobrī Saeimā pieņemtā Zemes pārvaldības likuma³⁹³ 15. panta otrā daļa nosaka, ka vietējā pašvaldība ir valdītājs tās administratīvajā teritorijā esošajiem iekšzemes publiskajiem ūdeņiem, kuri nav privātpersonu īpašumā, un tā īpašnieka vārdā saskaņo tās valdījumā esošajos publiskajos ūdeņos veicamās darbības.

Civillikuma 928. pantā ietverta prezumpcija, ka īpašums ir neaprobežots un ka jebkurš aprobežojums jāpierāda tam, kura labā šādi aprobežojumi noteikti. Jebkuri īpašuma aprobežojumi jātulko to šaurākā nozīmē. Lai iegūtu īpašuma tiesības uz bezīpašnieka mantu, nepietiek ar to vien, ka īpašnieks to atstājis bez pieskatīšanas vai tiešas savas ietekmes, bet jānoskaidro īpašnieka vēlme atteikties no savām tiesībām uz mantu. Tam, kas šo mantu vēlas iegūt īpašumā, nedrīkst būt šaubu par īpašnieka vēlmi atteikties no savas mantas. Pretējā gadījumā tā ir nelikumīgi atrastas mantas piesavināšanās un kā tāda nevar kalpot par īpašuma iegūšanas veidu.³⁹⁴

Autorei rodas jautājums, kā tad vajadzētu rīkoties ar tādu kustamu īpašumu kā kuģu vraki. Kam pieder īpašuma tiesības uz jūras dzelmē guļošajiem un pamestajiem vrakiem, tajā skaitā arī uz Krievijas kara flotes atstātajiem kuģu un zemūdeņu vrakiem? Vai šie vraki uzskatāmi par pamestiem (angļu val. – *abandoned*) vai par atmestiem (angļu val. – *derelict*) Civillikuma 941. panta izpratnē? Bet ja attiecinām uz tiem atmesta īpašuma statusu, tad, kā lai noskaidro īpašnieka vēlmi atteikties no savām tiesībām?

Kaut arī 1991. gada 25. augustā tika pieņemts Latvijas Republikas Ministru Padomes lēmums Nr.215 „Par neatliekamiem pasākumiem Latvijas Republikas Augstākās Padomes lēmuma „Par Latvijas Republikas valstiskuma ekonomiskā pamata nodrošināšanu” realizācijai”³⁹⁵, kas noteica Latvijas Republikas ministrijām un departamentiem nekavējoties uzsākt bijušo vissavienības pakļautības uzņēmumu un organizāciju pārņemšanu Latvijas Republikas jurisdikcijā kā valsts īpašumu atbilstoši to nozares piederībai, joprojām nav attiecīga normatīva akta, kas noteiktu konkrētu valsts pārvaldes iestādi, kuras valdījumā ir nodoti Krievijas kara flotes bijušo karakuģu un zemūdeņu vraki.

Viens izņēmums attiecībā uz kuģiem autores uzskatā tomēr ir, un tas ir 04.02.1993. Ministru Padomes lēmums Nr.116 "Par Krievijas Federācijas Valdības un Latvijas Republikas Valdības Vienošanos par Krievijas Federācijas jurisdikcijā esošās bijušās PSRS Jūras kara flotes Hidrogrāfiskā dienesta īpašuma daļas nodošanu Latvijas Hidrogrāfiskajam dienestam".³⁹⁶ Saskaņā ar minēto vienošanos Krievijas puse līdz 1993. gada 1. aprīlim apņēma nodot Latvijas pusei to

³⁹³ Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=270317> [aplūkots 2015. gada 4. janvārī].

³⁹⁴ Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Īpašums. Sastādījis A.Grūtups. R.: Mans Īpašums, 1996, 27. lpp.

³⁹⁵ Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=69280> [aplūkots 2010. gada 2. aprīlī].

³⁹⁶ "Latvijas Vēstnesis", 11.03.1993., nr. 2.

Krievijas Federācijas Jūras kara flotes Hidrogrāfijas dienesta īpašuma daļu, kas atrodas Latvijas Republikas teritorijā. Minētais īpašums ietvēra navigācijas iekārtas Latvijas ūdeņos un piekrastē un to apkalpošanai nepieciešamo Krievijas Federācijas Jūras kara flotes Hidrogrāfijas dienesta īpašumu Rīgas rajonā un Liepājas rajonā, arī jūras kuģus.

Saskaņā ar Jūras kodeksa 269. pantu vraka aizvākšanas (izcelšanas) pienākums gulstas uz vraka īpašnieku.

Jūras kodekss nedod regulējumu situācijai, kad vraka īpašnieks nav zināms, un tā izcelšanas atļauju vēlas saņemt trešā persona. Saskaņā ar Jūras kodeksa 268. panta piekto daļu, ja vraka īpašnieks nav zināms, vraks uzskatāms par atrastu mantu un Jūras administrācija nedēļas laikā publicē laikrakstā „Latvijas Vēstnesis” paziņojumu par vraku un uzaicinājumu vraka īpašniekam pieteikties sešu mēnešu laikā. Ja vraks netiek pieprasīts sešu mēnešu laikā no paziņojuma publicēšanas dienas, tas pāriet valsts īpašumā. Bet saskaņā ar Jūras kodeksa redakciju uz 01.01.2012. šis regulējums attiecas uz kuģiem, kuri jūras negadījuma rezultātā kļuvuši par bīstamiem (apdraud kuģošanas drošību vai rada draudus jūras videi), un tātad šī panta norma nav piemērojama kuģošanas drošību un jūras vidi neapdraudošiem vrakiem.

Saskaņā ar Civillikuma 941. pantu kustamas lietas, no kurām agrākais īpašnieks atteicies, izsakot to tieši vai ar lietas atmešanu, kļūst par atradēja īpašumu. Kā izriet no panta jēgas, tad tam, kas šo lietu vēlas iegūt īpašumā, nedrīkst būt šaubu par īpašnieka vēlmi atteikties no savas mantas.

Attiecinot šo normu uz Latvijas ūdeņos esošajiem vrakiem, autoresprāt ir neiespējami noskaidrot pirms 20 gadiem nogrimuša kuģa īpašnieka vēlmi no savas mantas atteikties. Ne Civillikums, ne Jūras kodekss arī neparedz termiņus, kādi varētu liecināt par īpašnieka vēlmi atteikties no sava nogrimušā īpašuma.

Civillikuma 1032. pants nosaka, ka ar īpašnieka gribu viņa īpašuma tiesība uz kādu lietu izbeidzas, kad viņš lietu atmet, nenododams citam, kā arī kad viņš īpašuma tiesību uz to atdod citam. Kā lasām Civillikuma komentāros³⁹⁷, tad lietu atmešana ir īpašnieka gribas izpausme, kura raksturojas ar vēlmi atteikties no savām tiesībām uz mantu un tā var izrietēt no īpašnieka darbībām. Šeit autore vēlētos piebilst, ka attiecībā uz vrakiem vēl var pastāvēt arī „abandons”, kura jēga tika noskaidrota iepriekšējā apakšnodaļā. Līdz ar to „vraka” gadījumā ir par maz noskaidrot īpašnieka vēlmi, bet nepieciešams vēl arī noskaidrot, vai atsakoties no savām īpašuma tiesībām uz vraku, viņš šīs tiesības nav „pārdevis” citam, konkrēti savam apdrošinātājam.

Kā jau autore norādīja iepriekš, angļu valodā ir divi jēdzieni ar ko tiek izteikta īpašnieka „attieksme” pret vraku, tas ir – angļu valodā „*abandon*” un „*derelict*”, no kuriem viens tiek lietots arī jūras apdrošināšanā, bet otrs liecina par kuģa atstāšanu bez iemesla atgriezties uz tā atpakaļ. Bet

³⁹⁷ Grūtups A., Kalniņš E. Civillikuma komentāri. Trešā daļa. Lietu tiesības. Īpašums. TNA, Rīga, 2002, 1032. p.

kā autore jau secināja iepriekš, latviešu valodā abi vārdi tulkoti vienādi kā „pamests, atstāts”.³⁹⁸ Bez tam Civillikuma 942. pants pasaka, ka lietas, ko īpašnieks izlaiž no savas varas ārēju apstākļu spiests, nav atzīstamas par atmetām. Līdz ar to autore secina, ka attiecībā uz jūras negadījuma rezultātā bojā gājušiem vrakiem nav attiecināmas normas par lietu atmešanu un līdz ar to šādi vraki nevar kļūt par trešās personas īpašuma objektu, ja vien nav saņemta vraka īpašnieka skaidri izteikta vēlme atteikties no šī vraka.

Saskaņā ar Jūras kodeksa 16. pantu par kuģa īpašnieku atzīstama persona, kas par tādu reģistrēta Kuģu reģistrā un kas ir saņēmusi īpašuma apliecību.

Saskaņā ar Civillikuma 1033. pantu bez īpašnieka gribas īpašuma tiesība izbeidzas, kad lieta iet bojā. Turpretī Jūras kodeksa 12. pants kā vienu no kuģa izslēgšanas no Kuģu reģistra priekšnoteikumiem paredz kuģa bojā eju. Autore šinī regulējumā saskata problēmu tajā gadījumā, ja Kuģu reģistrā reģistrētā īpašnieka kuģis iet bojā un kļūst par vraku, kas savukārt pēc gada kļūst par jūras vides piesārņojuma avotu, ko nepieciešams izcelt un aizvēkt, bet īpašnieks to jau paguvus izslēgt no Kuģu reģistra.

Civillikuma 896. pants nosaka “Katrs reiz iegūts lietas valdījums turpinās tik ilgi, kamēr pastāv fiziska vara pār lietu un griba to paturēt kā savu. Tiklīdz beidz pastāvēt abi šie nosacījumi vai kaut viens no tiem izbeidzas arī valdījums.” Līdz ar to lieta uzskatāma par nozaudētu, ja vairs nepastāv fiziska vara pār lietu. Atrasta manta kļūst par atradēja īpašumu, ja tās nozaudētājs nav 6 mēnešu laikā atsaucies uz policijas sludinājumu. Civillikuma 950. pants nosaka, ka noteikumi par atrastām lietām attiecas arī uz tādām lietām, kas paglābtas no bojāejas, t.i., paredzēta gan atlīdzība par glābšanu, gan lietas pāriešana glābēja īpašumā. Noteikumi par kuģa, tā kravas, cita īpašuma un cilvēku dzīvības glābšanu paredzēti Jūras kodeksa 252. – 266. pantā. Kodeksa 253. pantā ir paredzēts izņēmums, kas nosaka, ka šīs sadaļas noteikumi netiek piemēroti kuģiem un objektiem, kuriem ir kultūrvēsturiska vērtība. Līdz ar to uz vēsturiskajiem vrakiem nebūtu attiecināmas Latvijas Republikas Civillikuma normas par atrastām lietām, bet, kā jau autore norādīja iepriekš, tad šinī gadījumā Jūras kodeksa norma ir pretrunā starptautiskajai konvencijai.

Jūras tiesībās jau no Hugo Grocija (*Hugo Grotius*)³⁹⁹ laikiem pastāv tradicionālais uzskats, ka jūrā pazuduša īpašuma īpašnieks saglabā savas tiesības uz nogrimušo īpašumu neatkarīgi no tā, cik ilgs laiks ir pagājis, ja vien viņš nav skaidri izteicis savu atteikšanos no tām.

Attiecībā uz nogrimušo valstij piederošo un karakuģu īpašumtiesību statusu valstu viedokļi dalās. Vairākas valstis aizstāv viedokli, ka attiecībā uz minētajiem kuģiem nav attiecināms speciāls režīms. Turpretī citas valstis aizstāv viedokli, ka karoga valsts saglabā īpašuma tiesības uz saviem nogrimušajiem kuģiem neierobežotu laika periodu neatkarīgi no tā, kur tie atrodas, ja vien valsts

³⁹⁸ Angļu-latviešu vārdnīca. Rīga “Jāņa sēta”, 1996, 11., 297.

³⁹⁹ Nīderlandiešu jurists un filozofs (1583 – 1645), kas bieži tiek dēvēts par moderno starptautisko tiesību tēvu.

nav skaidri izteikusi savu nodomu atteikties no savām īpašuma tiesībām. Šādu nostāju attiecībā uz nogrimušajiem karakuģiem ir paudušas arī ASV, ko apstiprināja ASV prezidents savā 2001. gada 19. janvāra paziņojumā, kurā teikts, ka ASV atzīst, ka īpašuma tiesības uz nogrimušu ASV vai ārvalsts karoga valsts kuģi, neatkarīgi no tā, kur tas atrodas, nav atkarīgas no laika perioda, kāds pagājis no kuģa nogrimšanas.⁴⁰⁰

Starptautiskajā praksē pastāv arī gadījumi, kad valstis savā starpā slēdz līgumus attiecībā uz kāda vraka aizsardzību. Tā, piemēram, pieminot 1994. gada 28. septembra nakts katastrofu, kad prāmis *Estonia* nogrima ceļā no Tallinas uz Stokholmu, vēloties aizsargāt prāmi *Estonia* kā katastrofas upuru pēdējo atdusas vietu no jebkādām traucējošām darbībām, aicinot sabiedrību un visas valstis uz visiem laikiem parādīt attiecīgo cieņu prāmja *Estonia* atrašanās vietai, 1995. gada 23. februārī Tallinā Igaunijas Republika, Somijas Republika un Zviedrijas Karaliste parakstīja līgumu par prāmi *Estonia*, kurā vienojās par to, ka prāmis *Estonia* netiks izcelts un tiks pieņemti nacionālie normatīvie akti ar mērķi atzīt par krimināli sodāmām jebkuras darbības, kas traucē pēdējo atdusas vietu, īpaši niršanu vai citas darbības, kuru nolūks ir izcelt upuru mirstīgās atliekas vai mantiskās vērtības no vraka vai jūras dibena. Latvija minētajam līgumam ir pievienojusies ar 02.09.1999. gada likumu, kas stājās spēkā 17.09.1999.⁴⁰¹

Tā kā starptautiski neviens dokuments nereglementē vraka īpašnieka tiesības uz savu nogrimušo īpašumu, savos teritoriālajos ūdeņos katra valsts ar nacionālo normatīvo aktu palīdzību var noteikt ierobežojumus attiecībā uz to, cik ilgā laikā nogrimušā vraka īpašnieks var izmantot savas īpašuma tiesības uz nogrimušo vraku. Jūras kodeksā šādi ierobežojumi nav noteikti, kas autoresprāt rada problēmas attiecībā uz sen pamesto vraku aizvākšanu un negatīvi ietekmē gan kuģošanas drošību, gan Latvijas ūdeņu attīrīšanu no nogrimušajiem vrakiem.

Kopējo tiesību (*common law*) tiesību sistēmas valstīs attiecībā uz vraku aizvākšanu tiek piemērotas glābšanas tiesības, kas dod vraka atradējam tiesības saņemt adekvātu un taisnīgu atlīdzību, bet nedod tam īpašuma tiesības uz vraku. Savukārt attiecībā uz vēsturiskajiem vrakiem vairumā gadījumu tiek piemērotas tiesības par atrastu lietu, kas atšķirībā no glābšanas dod atradējam īpašuma tiesības uz atrasto objektu.

Tā kā Jūras kodekss neregulē vraka īpašumtiesību jautājumus, tad attiecībā uz vrakiem piemērojami Civillikuma noteikumi attiecībā uz kustamas mantas tiesisko regulējumu. Tomēr autoresprāt minētais regulējums nav uzskatāms par pietiekamu un neatrisina vairākus ar vraku aizvākšanu saistītus problēmjautājumus, piemēram, cik ilgam termiņam nepieciešams paiet, lai

⁴⁰⁰ The IMLI Manual on International Maritime Law. Volume I; The Law of the Sea. General editor Attard D.J. OXFORD, University Press, 2014, p. 457.

⁴⁰¹ 02.09.1999. likums "Par Igaunijas Republikas, Somijas Republikas un Zviedrijas Karalistes līgumu par prāmi "Estonia" un šā līguma papildprotokolu". Pieejams: <http://likumi.lv/ta/id/17713-par-igaunijas-republikas-somijas-republikas-un-zviedrijas-karalistes-ligumu-par-prami-estonia-un-sa-liguma-papildprotokolu> [aplūkots 2016. gada 18. augustā].

varētu uzskatīt, ka vraka īpašnieks ir atmetis savu īpašumu bez nolūka tajā atgriezties, un līdz ar to tas pārgājis valstij kā publisko ūdeņu īpašnieci. Bez tam arī šādā gadījumā problēma nebūs atrisināta, jo likums nenosaka, kura konkrēta valsts pārvaldes iestāde būs tiesīga tālāk rīkoties ar vraku.

Vraku aizvākšanas konvencija reglamentē jautājumus saistībā ar bīstamo (apdraud kuģošanas drošību, rada draudus jūras videi) aizvākšanu, uzliekot pienākumu vraku aizvākt šāda vraka reģistrētajam īpašniekam. Saskaņā ar konvencijā ietvertajiem terminu skaidrojumiem kuģa reģistrētais īpašnieks ir persona vai personas, kuras reģistrētas kā kuģa īpašnieki vai kurām pieder kuģis, ja nav notikusi reģistrācija, laikā, kad noticis jūras negadījums. Taču tad, ja kuģis ir valsts īpašumā un to lieto uzņēmums, kurš šajā valstī ir reģistrēts kā kuģa operators, "reģistrētais īpašnieks" ir šāds uzņēmums.⁴⁰²

3.5. Secinājumi

Izanalizējot to jautājumu, kas ir ietverti Vraku aizvākšanas konvencijā un nosaka gan valsts, gan bīstamo vraku īpašnieku tiesības un pienākumus saistībā ar vraku aizvākšanu, normatīvi tiesisko regulējumu Latvijas Republikas normatīvajos aktos, autore secina, ka jautājumi attiecībā uz kuģu glābšanu publisko tiesību jomā tiek reglamentēti Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, bet privāttiesiskās attiecības, kas rodas starp vraka glābēju un vraka īpašnieku, tiek reglamentētas Jūras kodeksā.

Latvijas Republika ir Glābšanas konvencijas dalībvalsts un ar Jūras kodeksu ir pārņemti minētās konvencijas noteikumi. Kaut arī pievienojoties Glābšanas konvencijai, Latvijas Republika nav veikusi konvencijas 30. pantā paredzēto atrunu attiecībā uz konvencijas noteikumu neattiecināšanu uz īpašumu, kas atrodas jūras dibenā un ir jūras kultūras vērtība ar aizvēsturisku, arheoloģisku vai vēsturisku nozīmi, tomēr Jūras kodeksa 253. panta ceturtajā daļā ietvertā norma nosaka, ka 1989. gada Starptautiskās glābšanas konvencijas noteikumi netiek piemēroti objektiem, kuriem ir kultūrvēsturiska vērtība. Tanī pašā laikā, ne Jūras kodeksā, ne Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā nav ietverts regulējums attiecībā uz minēto objektu izcelšanu (glābšanu). Jūras kodeksa 3. pantā ir noteikts, ka, ja Latvijai saistošas starptautisko tiesību normas paredz citādus noteikumus nekā tos, kas ietverti kodeksā un citos Latvijas normatīvajos aktos, tad piemēro starptautisko tiesību normas, bet citus Latvijas normatīvos aktus piemēro tādos ar jūrlietām saistītos jautājumos, kurus neregulē Jūras kodekss.

Līdz ar to, kaut arī Civillikuma 950. pants nosaka, ka noteikumi par atrastām lietām attiecas arī uz tādām lietām, kas paglābtas no bojāejas, tad attiecībā uz vēsturiskajiem vrakiem šī norma

⁴⁰² Nairobi 2007.gada Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu, 1. panta astotā daļa.

nebūtu attiecināma, jo Jūras kodeksa 253. panta ceturajā daļā izslēdz no glābšanas objektiem vēsturiskos vrakus, tomēr, saistībā ar Jūras kodeksa 3. pantu, minētā norma tomēr būtu attiecināma arī uz vēsturiskajiem vrakiem saskaņā ar Glābšanas konvencijas noteikumiem. Līdz ar to autore secina, ka no Jūras kodeksa ir izslēdzama 253. panta ceturajā daļā.

Viens no vraka īpašnieka pienākumiem, kas tiek noteikts ar Vrakus aizvākšanas konvenciju, ir kuģa, kurš ir reģistrēts konvencijas dalībvalstī un kura bruto tilpība ir 300 un lielāka, obligātās apdrošināšanas pienākums. Salīdzinot jūras apdrošinājuma regulējumu Jūras kodeksā ar Jūrniecības noteikumiem, autore secina, ka Jūras kodekss nesatur tiesību normas, kas regulētu ar jūras apdrošinājumu saistītus jautājumus, līdz ar to uz jūras apdrošinājuma līgumu tiek attiecināti visi tie paši nosacījumi un principi, kas ir citos mantiskajos apdrošināšanas veidos.

Autore secina, ka Vrakus aizvākšanas konvencijā ietvertais kuģa obligātās apdrošināšanas pienākums attiecībā uz jūras prasībām ES dalībvalstīs jau ir izpildīts, jo saskaņā ar Direktīvas 2009/20/EK 9. panta prasībām, šis pienākums visās dalībvalstīs bija jānodrošina līdz 2012. gada 1. janvārim. Latvijā Direktīvas prasības pārņemtas Jūras kodeksa 56.¹ pantā.

Nosakot obligātās apdrošināšanas pienākumu, Vrakus aizvākšanas konvencija nosaka arī maksimālo kuģa īpašnieka atbildības apjomu, to saistot ar attiecīgajā valstī pastāvošo atbildības ierobežojuma summu. Tomēr, ES dalībvalstīs ar Direktīvu 2009/20/EK ir ieviestas ne tikai konvencijas prasības attiecībā uz kuģu apdrošināšanu pret jūras prasībām, bet arī uz kuģu īpašnieku atbildības ierobežojuma maksimālo summu, paredzot visaugstāko konvencijā noteikto atbildības ierobežojuma limitu, atbilstoši LLMC 96 noteiktajam limitam.

Vrakus aizvākšanas konvencija kuģa reģistrētajam īpašniekam uzliek gan bīstamu vraku aizvākšanas, gan obligātās apdrošināšanas pienākumu. Konvencijas izpratnē par kuģa īpašnieku atzīstama tā persona, kura par tādu reģistrēta konvencijas dalībvalstī. Arī Jūras kodeksā ietvertais regulējums identiski definē kuģa īpašnieku, nosakot, ka par kuģa īpašnieku atzīstama persona, kas par tādu reģistrēta Kuģu reģistrā un kas ir saņēmusi īpašuma apliecību.⁴⁰³

Izanalizējot citas ar vraku aizvākšanu saistītās tiesības, kas minētas Vrakus aizvākšanas konvencijā un bez kurām nav iespējama konvencijas realizācija praksē, autore secina, ka Latvijas Republikā atbilstošie tiesību jautājumi tiek regulēti atbilstoši Vrakus aizvākšanas konvencijā ietvertajām prasībām, un līdz ar to Latvijai nav normatīvi tiesiska rakstura šķēršļu, lai pievienotos konvencijai. Pievienojoties konvencijai Latvijas Republikā nebūs nepieciešams veidot jaunas valsts institūcijas, jo konvencijas saistības varēs nodrošināt jau esošās institūcijas valsts tiesību normu noteikto kompetenču ietvaros. Par konvencijas uzlikto saistību izpildi varētu būt atbildīgas šādas institūcijas:

⁴⁰³ Jūras kodeksa 16. panta pirmā daļa.

1) Jūras administrācija (sertifikāta izsniegšana pret attiecīgu apdrošināšanas polisi; kuģa apliecību esamības pārbaude uz kuģa ostas valsts kontroles un kuģa karoga valsts uzraudzības ietvaros; vraka bīstamības novērtējums no kuģošanas drošības viedokļa; attiecīgo navigācijas publikāciju izdošana);

2) Aizsardzības ministrijas attiecīgās struktūrvienības (informācijas saņemšana par negadījumu un tās nodošana attiecīgajām institūcijām; vraka aizvākšanas procesa uzraudzība Konvencijas darbības zonā);

3) ostu pārvaldes (bīstamo vraku marķēšana Konvencijas darbības zonā un aizvākšanas organizēšana no attiecīgo ostu teritorijām);

4) Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas attiecīgās struktūrvienības (vraka bīstamības novērtējums no jūras vides aizsardzības viedokļa, vraka aizvākšanas organizēšana minēto apdraudējumu gadījumā Konvencijas darbības zonā);

5) Ekonomikas ministrijas attiecīgās struktūrvienības (vraka radītā apdraudējuma noteikšana zemūdens infrastruktūrai, tūrisma objektiem vai citām ekonomiskām interesēm attiecīgajā zonā; vraka aizvākšanas organizēšana minēto apdraudējumu gadījumā Konvencijas darbības zonā);

6) Ārlietu ministrijas attiecīgās struktūras (konsultāciju veikšana ar kuģa reģistrācijas valsti un citām vraka skartajām valstīm).

Jaunu institūciju radīšana Konvencijas saistību pildīšanai nav nepieciešama. Valsts budžeta līdzekļu piesaiste nav nepieciešama.

Autores skatījumā, ņemot vērā konvencijas mērķi – veikt pasākumus bīstamu vraku aizvākšanai no konvencijas dalībvalsts ekskluzīvās ekonomiskās zonas (un teritoriālās jūras), pievienošanās konvencijai radītu pozitīvu ietekmi uz kuģošanas drošību un jūras vides piesārņojuma novēršanu, kā arī novērstu nepieciešamību Latvijas karoga kuģu īpašniekiem vērsties pie konvencijas dalībvalstīm finansiālā nodrošinājuma esamības apliecinājuma saņemšanai kuģošanai kādas no konvencijas dalībvalsts teritorijā.

4. VRAKU AIZVĀKŠANAS TIESISKĀ REGULĒJUMA SALĪDZINOŠĀ ANALĪZE

Lai būtu iespējams risināt vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma pilnveidošanas jautājumus Latvijas Republikā, autore veiks vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma salīdzinošu analīzi citās valstīs (aplūkojot vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu gan anglo-amerikāņu tiesību sistēmas valstīs, gan Kontinentālās Eiropas tiesību sistēmas valstīs, gan sociālistisko tiesību valstīs, kā arī atsevišķi izdalot vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu Krievijas Federācijā), kā arī analizēs starptautisko tiesību normas vraku aizvākšanas tiesiskā regulējuma jomā (ja tādas pastāv).

Lai varētu minēto analīzi veikt sistēmiski, autore vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu analizēs atbilstoši vraku klasifikācijai.

Tā kā Latvijas Republikas jūras tiesību literatūrā netiek aplūkots vraku klasifikācijas jautājums, tad autore pamatosies uz Douglasa Heltona (*Douglas Helton*) (ASV) viedokli, kurš vrakus iedala vairākos tipos:

- 1) mūsdienu jeb modernajos vrakos (pēdējos gados jūras negadījumu rezultātā nogrimušie kuģi);
- 2) pamestajos (angļu val. – *abandoned*) vrakos (ostās un upēs pamestie kuģu vraki, kas laika gaitā varētu radīt draudus navigācijai, atpūtai un videi) un
- 3) vēsturiskajos vrakos (ne mazāk kā 50 gadus vecu kuģu vraki).⁴⁰⁴

Minēto iedalījumu autore vēl papildina ar Pirmā un Otrā Pasaules kara laikā nogrimušo karakuģu vrakiem (kurus gan varētu ieskaitīt arī vēsturisko vraku kategorijā), kā arī attiecībā uz Latvijas vēsturisko situāciju – ar bijušās PSRS Jūras kara flotes pamestajiem vrakiem Latvijas Republikas ūdeņos.

Tā kā pamesto vraku statuss var attiekties uz visām iepriekš minētajām vraku kategorijām, tad autore pievērsīsies karakuģu vraku, vēsturisko vraku un mūsdienu vraku aizvākšanas tiesiskajam regulējumam un ar to saistītajām problēmām.

4.1. Karakuģu vraku tiesiskais regulējums

Pirmā un Otrā pasaules kara laikā nogrimušos karakuģus varētu iekļaut arī vēsturisko vraku kategorijā, tomēr autore tos izdala atsevišķi sakarā ar to, ka atsevišķas valstis, pamatojoties uz UNCLOS normām ir pieņēmušas nacionālos tiesību aktus, ar kuriem pasludinājušas savas tiesības uz kara laikā nogrimušajiem sava karoga karakuģiem.

⁴⁰⁴ Doug H. Wreck removal: a federal perspective; pieejams:

http://response.restoration.noaa.gov/book_shelf/506_Helton_NSC2003.pdf [aplūkots 2015. gada 27. februārī].

Attiecībā uz kara laikā, tajā skaitā arī Otrā pasaules kara laikā nogrimušajiem militāro kuģu vrakiem nav pieņemta neviena starptautiska konvencija, kas starptautiskā līmenī regulētu ar šo vraku kategoriju saistītos jautājumus, tajā skaitā arī jautājumus attiecībā uz piesārņojuma novēršanu no šādiem kuģiem. Saskaņā ar R.Petersena (*R.Petersen*) veikto pētījumu Otrā pasaules kara laikā Pasaules okeānos ir nogrimuši vairāk nekā 9 000 kuģu⁴⁰⁵, bet 2005. gadā veiktajā izpētē konstatēts, ka no 8 569 vrakiem, kuri tiek uzskatīti par potenciālajiem jūras piesārņojuma izraisītājiem, vairāk kā 75% ir Otrā pasaules kara laikā nogrimušie kuģi.⁴⁰⁶

Tomēr daudziem no šiem vrakiem piemīt arī nozīmīga vēsturiska, arheoloģiska un kultūras vērtība, kuru dēļ tie būtu aizsargājami un saglabājami. Tā, piemēram, kuģis "Virsaitis", kas 2011. gadā tika atrasts pie Somijas krastiem, ir interesanta Latvijas vēstures liecība, jo "Virsaitis" bija pirmais Latvijas Kara flotes kuģis, kurš tika nolaists ūdenī 1921. gada 12. jūnijā, bet 1941. gada 2. decembrī uzbrauca uz mīnas un nogrima.⁴⁰⁷

Karakuģa definīcija ir dota UNCLOS 29.pantā, nosakot, ka "Šīs Konvencijas nolūkā "karakuģis" ir kuģis, kas pieder kādas valsts bruņotajiem spēkiem, kam ir tādu kuģu valstisko piederību apzīmējošas ārējās zīmes, ko komandē virsnieks, kas atrodas šīs valsts valdības dienestā un kura uzvārds ir ierakstīts atbilstošā militārpersonu sarakstā vai tam ekvivalentā dokumentā, un uz kura ir regulārai militārai disciplīnai pakļauta ekipāža." Attiecībā uz šiem kuģiem UNCLOS pasludina pilnīgu imunitāti, nosakot, ka karakuģiem atklātā jūrā ir pilnīga imunitāte pret jebkuras citas valsts, izņemot karoga valsti, jurisdikciju.⁴⁰⁸

Arī attiecībā uz jūras vides aizsardzību un saglabāšanu UNCLOS pasludina, ka "šīs Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz jūras vides aizsardzību un saglabāšanu, nav piemērojami jebkādiem kara kuģiem, flotes palīguģiem, citiem kuģiem vai gaisa kuģiem, kas pieder valstij vai kurus tā uz doto brīdi vada vai izmanto tikai valdības nekomerciāliem mērķiem."⁴⁰⁹

Pasludinot karakuģu imunitāti, UNCLOS paredz arī karakuģu atbildību, definējot, ka "Karoga valsts ir starptautiski atbildīga par jebkuru piekrastes valstij izdarītu kaitējumu vai zaudējumu, kas radies, ja karakuģis vai cits valsts kuģis, kas tiek izmantots nekomerciālos nolūkos, neievēro piekrastes valsts likumus un noteikumus attiecībā uz teritoriālās jūras šķērsošanu, vai šīs Konvencijas noteikumus, vai citas starptautiskās tiesību normas."⁴¹⁰

⁴⁰⁵ Petersen R. A proposed Annex to the Wreck Removal Convention Treaty to Address Environmental Hazards of Sunken World War II Naval Vessels. Pieejams: <http://www.seaaustralia.com/documents/NAVY%20WRECKS-Petersen.pdf> [aplūkots 2015. gada 5. maijā].

⁴⁰⁶ Forrest C. Culturally and environmentally sensitive sunken warships. Australian & New Zealand Maritime law Journal. Vol 26, No 1 (2012).

⁴⁰⁷ Atrasts 1941.gadā nogrimušais Latvijas Kara flotes kuģis Virsaitis. Pieejams: http://www.rjc.gov.lv/lv/Sargs/Zinas/Latvija/2011/10/14-01_kugis.aspx?p=1 [aplūkots 2015. gada 12. augustā].

⁴⁰⁸ UNCLOS 95. pants.

⁴⁰⁹ UNCLOS 236. pants.

⁴¹⁰ UNCLOS 31. pants.

Kaut arī minētās UNCLOS tiesību normas attiecas uz mūslaiku karakuģiem un tās neregulē kara laikos nogrimušo kuģu tiesisko statusu, tomēr, pamatojoties uz starptautisko nāciju suverenitātes un savstarpējo tiesību atzīšanas principu, vairākas valstis (ASV, Japāna, Lielbritānija) ir publicējušas savu politiku attiecībā uz Otrā pasaules kara laikā nogrimušajiem sava karoga kuģiem, pasludinot, ka visi šie kuģi ir to karoga valstu valdības īpašums neatkarīgi no tā, cik ilgi un kur tie atrodas. ASV īpašumtiesības uz šādiem kuģiem tiek deklarētas Nogrimušo militāro kuģu likumā (*Sunken Military Craft Act*).⁴¹¹

Attiecinot suverēnās imunitātes principu uz karakuģiem, ir svarīgi noskaidrot, cik ilgi karoga valstij šīs īpašuma tiesības uz karakuģi saglabājas. Īpašuma tiesība var zust, ja karoga valsts šo kuģi pamet (atmet). Bet tādā gadījumā rodas problēma – kā konstatēt šo faktu, jo minētais jautājums netiek risināts nevienā starptautiskā konvencijā, un nav nostiprinājusies arī valstu prakse šinī jomā.

Jautājuma risinājumam tiek piedāvātas divas teorijas:

- 1) valstij tieši izsakot savu atteikšanos no īpašuma;
- 2) atteikšanos no īpašuma konstatējot ar faktiem, ar noteikta termiņa notecējumu.⁴¹²

Autore aizstāv otro teoriju, uzskatot, ka attiecīgajā normatīvajā aktā ir jānosaka noteikta laika periods, cik ilgā laikā valstij ir jāizceļ nogrimušais kuģis.

Risinot ar vraku aizvākšanu saistītos jautājumus starptautiskā līmenī, arī Vraku aizvākšanas konvencijas 4.pants nosaka, ka konvencija neattiecas uz karakuģiem vai citiem kuģiem, kuri pieder valstij vai kurus ekspluatē valsts un kuri pašreiz tiek izmantoti tikai valsts nekomerciālajiem pakalpojumiem, ja vien šī valsts nelemj citādi. Tomēr konvencija neizslēdz dalībvalstij iespēju attiecināt konvenciju arī uz minētajiem kuģiem, nosakot, ka, ja dalībvalsts nolemj piemērot šo konvenciju saviem karakuģiem vai valstij piederošiem nekomerciālajiem kuģiem, tad tā par savu lēmumu informē IMO ģenerālsekretāru, norādot piemērošanas termiņus un nosacījumus. Līdz ar to valstij ir iespēja attiecināt konvencijā ietvertās normas uz mūslaiku karakuģiem.

Līdzīgi kā Vraku aizvākšanas konvencijā arī Glābšanas konvencijā tiek risināts jautājums par karakuģu glābšanu. Minētā konvencija nosaka, ka tā neattiecas uz karakuģiem vai citiem nekomerciāliem kuģiem, kuri pieder valstij un kurus tā pārvalda, un kuriem glābšanas operāciju laikā ir tiesības uz suverēnu neaizskaramību saskaņā ar vispāratzītiem starptautisko normatīvo aktu principiem, ja vien attiecīgā valsts nenolemj citādi. Ja dalībvalsts nolemj konvenciju piemērot karakuģiem vai citiem valstij piederošiem nekomerciāliem kuģiem, tā ziņo ģenerālsekretāram, kurš nosaka piemērošanas termiņus un nosacījumus.

⁴¹¹ Pieejams: <http://www.history.navy.mil/branches/org12-12a.htm> [aplūkots 2014. gada 20. februārī].

⁴¹² Forrest C. Culturally and environmentally sensitive sunken warships. *Australian & New Zealand Maritime law Journal*. Vol 26, No 1 (2012). Pieejams: <https://maritimejournal.murdoch.edu.au/index.php/maritimejournal/article/view/181> [aplūkots 2014. gada 12. augustā].

Vai ar Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem tiek regulēta karakuģu vraku aizvākšana no Latvijas ūdeņiem?

Saskaņā ar Jūras kodeksa 2. panta otro daļu kodekss neattiecas uz karakuģiem un to personālu, ja pašā kodeksā vai citos normatīvajos aktos nav noteikts citādi.

Līdzīgs regulējums bija ietverts arī Jūrniecības noteikumu 2. panta otrajā daļā, kas noteica, ka kodekss neattiecas uz Latvijas karakuģiem un to personālu.

Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 2. panta otrā daļa nosaka, ka “Likums neattiecas uz Nacionālo bruņoto spēku kuģiem un to personālu, ja likumā nav noteikts citādi, kā arī uz citu valstu karakuģiem un to personālu.”

Kā jau autore norādīja nodaļas sākumā, tad uz kara laikā nogrimušajiem kuģiem varētu tikt attiecināts arī vēsturiskā vraka statuss. Tālāk autore analizēs gan starptautisko, gan nacionālo tiesību normas attiecībā uz vēsturiskajiem vrakiem.

4.2. Vēsturisko vraku tiesiskais regulējums

Starptautiskā līmenī zemūdens kultūras mantojuma, tai skaitā vraku, aizsardzību reglamentē UNESCO 2001.gada Konvencija, kas izvirza tās dalībvalstīm augstus starptautiskus standartus zemūdens kultūras mantojuma aizsardzībā un izpētē ar mērķi pasargāt šo mantojumu no neatļautām darbībām, kas varētu apdraudēt tā saglabāšanu.

Līdz UNESCO 2001. gada Konvencijas pieņemšanai zemūdens vēsturiskā mantojuma juridiskā aizsardzība tika regulēta tikai valstu nacionālajās tiesībās. Tomēr pastāvošo nacionālo tiesību dažādība un to piemērošanas sfēras daudzveidība daudzos gadījumos noveda pie tiesiskā regulējuma nepilnībām, kas deva iespēju „zemūdens dārgumu meklētājiem” darboties vienīgi komerciālos nolūkos, nesniedzot nekādu labumu ne zinātnei, ne sabiedrībai.

Līdz iepriekš minētās konvencijas pieņemšanai, t.i., līdz 2001. gadam, nebija arī neviena starptautiska dokumenta, kas definētu zemūdens kultūras mantojumu.

Pienākums aizsargāt atklātā jūrā atrastos arheoloģiskos un vēsturiskos objektus un izmantot tos visas cilvēces labā izriet no UNCLOS 149. panta, kas nosaka, ka visi rajonā (jūras un okeāna dibens un dzīles ārpus valsts jurisdikcijas robežām) atrastie arheoloģiskie un vēsturiskie objekti tiek aizsargāti vai izmantoti visas cilvēces labā, īpašu uzmanību pievēršot izcelsmes valsts vai kultūras izcelsmes valsts, vai vēsturiskās un arheoloģiskās izcelsmes valsts priekšrocības tiesībām.

Savukārt UNCLOS 303. pants, uzliekot valstīm pienākumu apsargāt jūrā atrastos arheoloģiskos un vēsturiskos objektus, kā arī savstarpēji sadarboties minēto objektu apsardzībā, vienlaicīgi dod valstīm tiesības cīnīties pret šādu objektu tirdzniecību, kas atrasti valsts teritoriālajā jūrā un tiek izcelti no jūras dibena bez valsts piekrišanas. Šādos gadījumos piekrastes valstij ir dotas

tiesības savos nacionālajos tiesību aktos paredzēt sankcijas par šādu objektu izcelšanu no jūras dibena bez piekrastes valsts piekrišanas.

UNESCO 2001. gada Konvencija tika pieņemta 2001. gadā UNESCO konferencē un 2009. gada 2. janvārī stājusies spēkā. Uz 2016. gada 1. augustu Konvenciju ir ratificējušas 55 valstis.⁴¹³ Konvencija garantē nogrimušo vraku un citu objektu daudz efektīvāku aizsardzību. Tās mērķis ir juridiski aizsargāt zemūdens kultūras mantojumu, nepieļaujot tā objektu izlaupīšanu un bojāšanu un aizliedzot kultūras mantojuma objektu izmantošanu komerciālos nolūkos. UNESCO 2001. gada Konvencijas izpratnē „zemūdens kultūras mantojums” nozīmē jebkādas cilvēces darbības pēdas (angļu val. - *all traces of human*) ar kultūras, vēsturisku vai arheoloģisku raksturu, kas daļēji vai pilnīgi, periodiski vai pastāvīgi vismaz 100 gadus atradušās zem ūdens, tādas kā:

- (i) vietas, celtnes, būves, artefakti (senlietas) un cilvēku mirstīgās atliekas;
- (ii) kuģi, lidmašīnas, citi transporta līdzekļi vai to daļas, to krava vai cits saturs;
- (iii) aizvēsturiska rakstura priekšmeti.

Cauruļvadi un kabeļi netiek uzskatīti par zemūdens kultūras mantojumu.⁴¹⁴

Ar UNESCO 2001. gada Konvenciju pasludinātais princips, kas aizliedz zemūdens mantojuma komerciālu izmantošanu tirdzniecības vai spekulācijas nolūkos, vai tā neatgriezenisku pārveidošanu, nav interpretējams kā aizliegums profesionālu arheologu izpētes darbu veikšanai, kā arī izmantošanai pētniecības, zinātnes vai tūrisma mērķiem.⁴¹⁵ Konvencijas galvenais mērķis ir nodrošināt zemūdens kultūras mantojuma efektīvu aizsardzību un saglabāšanu nākamajām paaudzēm. Konvencija neregulē zemūdens kultūras mantojuma īpašumtiesību jautājumus. Pamatojoties uz UNCLOS 149. pantu, UNESCO 2001. gada Konvencijas darbības sfēra tiek attiecināta uz piekrastes valsts ekskluzīvo ekonomisko zonu un kontinentālo šelfu.

Attiecībā uz valstu iekšējos un teritoriālajos ūdeņos esošo zemūdens mantojumu valstis realizē savu nacionālo jurisdikciju.

Lietuvā, kas no 2006. gada ir UNESCO 2001. gada Konvencijas dalībvalsts, normatīvais regulējums aizliedz bez attiecīgas valsts institūcijas atļaujas pārvietot, pētīt, izcelt Lietuvas teritoriālajos ūdeņos un pieguļošajā zonā atrastus zemūdens objektus, to daļas vai artefaktus, kas vecāki par 100 gadiem.⁴¹⁶

Igaunijā (nav minētās konvencijas dalībvalsts) pastāv vairāki normatīvie akti, kas aizsargā zemūdens kultūras mantojumu. Vrakus, kas iekļauti kultūras mantojuma sarakstā, aizsargā Mantojuma Saglabāšanas Likums (*Heritage Conservation Act*). Savukārt ar 1994. gada 24. jūlijā

⁴¹³ Pieejams: <http://www.unesco.org/eri/la/convention.asp?KO=13520> [aplūkots 2016. gada 17. augustā].

⁴¹⁴ Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage 2001, Article 1. Pieejams: http://www.unesco.org/culture/underwater/infokit_en/

⁴¹⁵ Ibid., Annex, Rule 2.

⁴¹⁶ Žulkus V. Underwater cultural heritage in Lithuania – recent work. Pieejams: <http://mg.kpd.lt/users/www/uploaded/1st-cultural-heritage-forum.pdf> [aplūkots 2014. gada 20. februārī].

pieņemtajiem noteikumiem “Vraku pētniecības, izcelšanas un aizsardzības kārtība” (*Procedures for the research, hoisting and protection of shipwrecks*) visi bezīpašnieka vraki ir pasludināti par valsts īpašumu. Noteikumi iedibina valstī nirēju licenču izsniegšanas sistēmu un nirēju darbību kontroles procedūras.⁴¹⁷

Dānijā (nav UNESCO 2001.gada Konvencijas dalībvalsts) Likums par dabas aizsardzību (*Act on Protection of Nature's*) nosaka, ka visi Dānijas teritoriālajos ūdeņos vai kontinentālajā šelfā atrastie senie pieminekļi, kas ir vecāki par 100 gadiem, tiek aizsargāti. Cits normatīvais akts - Muzeju likums (*The Act on Museums*) nosaka, ka ikvienai personai, ja tā atradusi vraku, kas varētu būt vecāks par 100 gadiem, nekavējoties par atradumu jāziņo Kultūras ministrijai. Minētie objekti ir valsts īpašums, izņemot gadījumus, ja vraka īpašnieks var pierādīt savas īpašumtiesības uz šādu vraku.⁴¹⁸

Apvienotās Karalistes (nav konvencijas dalībvalsts) teritoriālajos ūdeņos atrodošos vraku, kam ir vēsturiska, arheoloģiska vai mākslinieciska vērtība, aizsardzību paredz Vraku aizsardzības likums (*Protection of Wrecks Act, 1973*).⁴¹⁹ Minētais normatīvais akts paredz kriminālatbildību par niršanu uz aizsargāto vēsturisko vraku vietām bez attiecīgas licences.

Austrālijā (nav konvencijas dalībvalsts) vēsturisko vraku aizsardzību reglamentē Vēsturisko vraku akts (*Historic Shipwrecks Act 1976*)⁴²⁰, ar kuru par vēsturisku vraku tiek atzīts vraks, kas atrodas Austrālijas teritoriālajos ūdeņos vai virs tās kontinentālā šelfa un ir vismaz 75 gadus vecs.⁴²¹ Šādu vraku vietas nirēji var apmeklēt tikai tūrisma nolūkos, bet relikvijas priekšmetus drīkst izcelt tikai ar speciālu atļauju. Tomēr šādi izceltie priekšmeti nevar pāriet to atradēja īpašumā.⁴²²

Amerikas Savienotajās Valstīs (turpmāk – ASV) vēsturisko vraku aizsardzība tiek noteikta ar Pamesto kuģu aktu (*Abandoned Shipwrecks Act of 1987*)⁴²³, kas pasludina valsts īpašumu uz kuģojamos ūdeņos nogrimušajiem un pamestajiem vrakiem. Akts nosaka sabiedrības pienākumu informēt par jebkura šāda vraka atrašanās vietu, lai varētu tos identificēt un nodrošināt vēsturisko vraku aizsardzību, kā arī citu kuģu īpašnieku tiesību aizsardzību.

⁴¹⁷ Kraut A. Protection of underwater cultural heritage in Estonia- current situation.

Pieejams: <http://mg.kpd.lt/users/www/uploaded/1st-cultural-heritage-forum.pdf> [aplūkots 2014. gada 20. februārī].

⁴¹⁸ Rieck F. Underwater cultural heritage-the Danish situation. Pieejams: <http://mg.kpd.lt/users/www/uploaded/1st-cultural-heritage-forum.pdf> [aplūkots 2014.gada 20.februārī].

⁴¹⁹ Pieejams: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1973/33> [aplūkots 2014.gada 20.februārī].

⁴²⁰ Historic Shipwrecks Act 1976; pieejams;

[http://www.comlaw.gov.au/ComLaw/Legislation/ActCompilation1.nsf/0/B500B7586313E932CA256F71004C103D/\\$file/HistShipwrecks76.pdf](http://www.comlaw.gov.au/ComLaw/Legislation/ActCompilation1.nsf/0/B500B7586313E932CA256F71004C103D/$file/HistShipwrecks76.pdf) [aplūkots 2014. gada 9. augustā].

⁴²¹ Ibid., Part II.

⁴²² Heritage Act, 1995. Pieejams: http://www.austlii.edu.au/au/legis/vic/consol_act/ha199586/ [aplūkots 2014. gada 20. februārī].

⁴²³ Pieejams: <http://exchanges.state.gov/heritage/culprop/laws/pdfs/100-298.pdf> [aplūkots 2014. gada 20. februārī].

Latvijas kuģošanas tiesību avoti (Jūras kodekss, Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums) neregulē jautājumu par vēsturiskajiem vrakiem un to aizsardzību. Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma⁴²⁴ 6. pants nosaka, ka Latvijas Jūras administrācija no kuģošanas drošības viedokļa saskaņo Latvijas ūdeņos nogrimušas mantas izcelšanu. Savukārt 2010. gada 21. decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.1171 "Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos" 9. nodaļā ietvertās normas nosaka, ka personai, kura vēlas veikt kuģu vraku un citas Latvijas ūdeņos nogrimušas mantas izpēti, jāsaņem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas atļauja. Minēto atļauju pēc saskaņošanas ar Krasta apsardzi, Valsts vides dienestu un Jūras administrāciju izsniedz tikai zinātniskiem vai arheoloģiskiem mērķiem.

Savukārt, lai saņemtu atļauju Latvijas ūdeņos nogrimušas mantas izcelšanai, nogrimušās mantas īpašnieks, cita publiska persona vai privātpersona, kurai ir tiesības rīkoties ar attiecīgo mantu, iesniedz Jūras administrācijā informāciju, kur norāda nogrimušā īpašuma atrašanās vietas koordinātas, kā arī izpētes vai izcelšanas darbu veids un tajos iesaistītie mehāniskie vai tehniskie palīglīdzekļi vai kuģi.

Ne iepriekš minētais likums, ne Ministru kabineta noteikumi nedod definīciju jēdzienam "nogrimusi manta", līdz ar to nav skaidrs, vai šinī jēdzienā ietilpst arī kabeļi un cauruļvadi, vai no 16. gs. nogrimuša kuģa izcelts priekšmets. Turklāt, kā izriet no noteikumu teksta, tad lūgt minēto atļauju var tikai nogrimušās mantas īpašnieks vai cita persona, kurai tiesības rīkoties ar mantu (acīmredzot īpašnieka dots pilnvarojums).

Līdz ar to autore secina, ka minētie normatīvie akti nav attiecināmi uz zemūdens kultūras mantojumu, kā arī esošais regulējums nenodrošina niršanas darbu, vraku izpētes un nogrimušas mantas (vraku daļu) izcelšanas sistēmas reālu funkcionēšanu.

Jautājumus par kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu, Latvijā no 1992. gada reglamentē likums "Par kultūras pieminekļu aizsardzību" (spēkā ar 11.03.1992.) un uz šā likuma pamata izdotie Ministru kabineta noteikumi.

Saskaņā ar minēto likumu kultūrvēsturiskajā mantojumā ietilpst kultūras pieminekļi ar vēsturisku, zinātnisku, māksliniecisku vai citādu kultūras vērtību, kuru saglabāšana nākamajām paaudzēm atbilst Latvijas valsts un tautas, kā arī starptautiskajām interesēm.⁴²⁵ Likums uzliek par pienākumu jebkurai personai, kura atradusi zemē, virs zemes, ūdenī, senās celtnēs vai to daļās un atliekās objektus, kuriem varētu būt vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai citāda kultūras vērtība, nekavējoties, bet ne vēlāk kā piecu dienu laikā rakstveidā paziņot par atradumu Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai.⁴²⁶ Kultūras pieminekļi konservējami, restaurējami un

⁴²⁴ Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums: LR likums // Latvijas Vēstnesis, 2002. 31.oktobris, Nr.168.

⁴²⁵ Par kultūras pieminekļu aizsardzību; 1.pants. LR likums. Ziņotājs, 1992. 5.marts, Nr.10.

⁴²⁶ Par kultūras pieminekļu aizsardzību; 17.pants. LR likums. Ziņotājs, 1992. 5.marts, Nr.10.

remontējami tikai ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas rakstveida atļauju un tās kontrolē. Lai izpētes gaitā kultūras pieminekļi netiktu pārveidoti, darbus (arī arheoloģisko izpēti) drīkst veikt tikai ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas rakstveida atļauju un tās kontrolē.⁴²⁷

Saskaņā ar likumu “Par kultūras pieminekļu aizsardzību” Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija īsteno valsts kontroli kultūras pieminekļu aizsardzībā, veic kultūras mantojuma apzināšanu, izpēti un pieminekļu uzskaiti. Minētajai inspekcijai ir tiesības celt prasību pret fiziskajām un juridiskajām personām par zaudējumu atlīdzināšanu, ja tās nodarījušas kaitējumu kultūras piemineklim, sastādīt administratīvā pārkāpuma protokolu par kultūras pieminekļu aizsardzības noteikumu pārkāpumiem, izskatīt administratīvo pārkāpumu lietas un uzlikt administratīvos sodus.⁴²⁸

Katram kultūras piemineklim Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija var noteikt tā kultūrvēsturisko vērtību, kas ir pamats atlīdzības aprēķināšanai par kaitējumu, kas nodarīts kultūras piemineklim.

Likums arī nosaka, ka par kultūras pieminekļu aizsardzības noteikumu neievērošanu personas saucas pie kriminālās, administratīvās vai citas atbildības.⁴²⁹

Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu uzskaitē, aizsardzībā, izmantošana un restaurācija tiek reglamentēta normatīvajos aktos par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju, valsts pirmpirkuma tiesībām un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu.⁴³⁰

Saskaņā ar iepriekš minētajiem Ministru kabineta noteikumiem kultūras pieminekļi tiek iedalīti:

piecās tipoloģiskajās grupās (arheoloģisko pieminekļu, arhitektūras un pilsēt būvniecības pieminekļu, mākslas pieminekļu, industriālo pieminekļu un vēsturisko notikumu vietas grupā) un

trijās vērtību grupās (objekti, kas iekļauti pasaules kultūras un dabas mantojuma objektu sarakstā, valsts nozīmes kultūras pieminekļi un vietējas nozīmes kultūras pieminekļi).

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem nogrimušie kuģi un to kravas ir iekļauti arheoloģisko pieminekļu grupā, un kultūras pieminekļu sarakstā kā valsts nozīmes arheoloģisko pieminekli var iekļaut nogrimušus kuģus, kas ir vecāki par 50 gadiem, kā arī šādu kuģu kravas.

Pamatojoties uz valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstu, kultūras pieminekļi tiek iekļauts vai izslēgts no valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu reģistra. Priekšlikumu par objekta iekļaušanu valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā vai izslēgšanu no tā jebkura fiziska vai

⁴²⁷ Par kultūras pieminekļu aizsardzību; 21. pants. LR likums. Ziņotājs, 1992. 5.marts, Nr.10.

⁴²⁸ Turpat, 26. pants.

⁴²⁹ Turpat, 30. pants.

⁴³⁰ Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju, valsts pirmpirkuma tiesībām un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu; Ministru kabineta 2003. gada 26. augusta noteikumi Nr. 474. Latvijas Vēstnesis, 2003. 29. augusts, Nr. 118.

juridiska persona iesniedz Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijā, kas pēc saņemtā priekšlikuma izvērtēšanas var pieņemt lēmumu par objekta iekļaušanu valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā.⁴³¹ Tomēr pirms minētā lēmuma pieņemšanas Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai nepieciešams saņemt arī objekta īpašnieka viedokli.

Saskaņā ar iepriekš minētajiem Ministru kabineta noteikumiem kultūras pieminekļa kultūrvēsturisko izpēti vai kultūrvēsturisko inventarizāciju, kā arī restaurāciju, rekonstrukciju, remontu un konservāciju var veikt tikai kultūras pieminekļa īpašnieks (fiziska vai juridiska persona), pamatojoties uz Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas izsniegtu atļauju. Minētos darbus var veikt tikai kompetenta speciālista vadībā. Fizisko un juridisko personu kompetenci apliecina attiecīga licence vai sertifikāts restaurācijas darbu veikšanai.⁴³²

Kriminālatbildība par valsts aizsardzībā esoša kultūras pieminekļa iznīcināšanu vai bojāšanu noteikta Krimināllikuma 229. pantā, paredzot šādus sodus – brīvības atņemšanu uz laiku līdz diviem gadiem vai ar īslaicīgu brīvības atņemšanu, vai piespiedu darbu, vai naudas sodu.

Administratīvo pārkāpumu kodeksa 89. pants paredz administratīvo atbildību par kultūras pieminekļu aizsardzības noteikumu pārkāpšanu (fiziskām personām no 140 līdz 350 *euro*, juridiskām personām no 1100 līdz 1400 *euro*). 89.¹ pantā savukārt noteikta atbildība par kultūras pieminekļu restaurācijas, konservācijas un remonta, kā arī izpēti un arheoloģisko izrakumu veikšanas noteikumu pārkāpšanu, bet 89.⁴ pants nosaka atbildību par normatīvajos aktos noteiktās informācijas nesniegšanu pirms kultūras pieminekļa atsavināšanas. Administratīvo pārkāpumu protokolus sastāda un lietas izskata Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas amatpersonas.

Saskaņā ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas Arheoloģijas un vēstures nodaļas un Jūras administrācijas autorei sniegto informāciju (par laika posmu no 1992.gada līdz 2016. gadam):

- 1) valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā iekļauti divi vraki;⁴³³
- 2) Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija ir saņēmusi informāciju par 47 Latvijas ūdeņos nogrimušajiem vrakiem, kam varētu būt vēsturiska vai citāda kultūras vērtība. Informācija tika iesniegta pēc tam, kad tika organizēti zemūdens objektu apsekošanas darbi ar inspekcijas finansiālu atbalstu. Diemžēl iesniegtais materiāls nav pietiekams, lai sagatavotu pamatojuma

⁴³¹ Kārtība, kādā kultūras pieminekļi iekļaujami valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā un izslēdzami no valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu saraksta; Ministru kabineta noteikumi 2003.gada 26.augusta noteikumi Nr.473. Latvijas Vēstnesis, 2003. 29. augusts, Nr.118.

⁴³² Ministru kabineta noteikumi Nr.474 „Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju, valsts pirkuma tiesībām un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu”, 56. punkts.

⁴³³ Autore piezīme: Ar Kultūras ministrijas 2012. gada 6. augusta rīkojumu nr. 6-1-188 valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā pirmo reizi iekļauts zemūdens mantojuma objekts – “Kolkas vraks I” (17. gs.) un 2016. gadā kreisera “Bremen” (1903. – 1915.) vraks.

dokumentāciju objektu iekļaušanai valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

No sniegtās informācijas secināms, ka tikai 2012. gada 22. augustā pirmo reizi Latvijas kultūras pieminekļu aizsardzības vēsturē aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā ir iekļauts zemūdens kultūras mantojums – kuģa vraks “Kolka vraks I”. Tādējādi Latvijā līdz pat 2012. gadam nav bijusi neviena vraka vieta, uz ko būtu attiecināms likumā Par kultūras pieminekļu aizsardzību noteiktais kultūrvēsturiskā mantojuma aizsardzības režīms. Kāds tam ir iemesls?

Likums “Par kultūras pieminekļu aizsardzību” nosaka, ka pirms vraka iekļaušanas valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu reģistrā, vraka vieta ir jāapseko. Saskaņā ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas sniegto informāciju viena vraka apsekošana izmaksā apmēram EUR 700,00. Līdz ar to par vienu no minētās situācijas iemesliem autore varētu minēt naudas līdzekļu trūkumu valsts budžetā.

Tālāk autore meklēs atbildi uz jautājumu, pie kā novedusi minētā situācija un kas notiek Latvijas ūdeņos ar zemūdens kultūras mantojumu?

Saskaņā ar publikācijām presē Baltijas jūrā atrodas aptuveni 28 000 mīnu un citu sprādzienbīstamu objektu. Aptuveni 40 000 tonnu ķīmisko kaujas ieroču, kas saturēja aptuveni 13 000 tonnu ķīmisko kaujas vielu, pēc Otrā pasaules kara tika nogremdēti Baltijas jūrā.⁴³⁴ Šie fakti apliecina to, ka kuģu vraki glabā sevī ne tikai vēsturiskās liecības, bet arī ir paaugstinātas bīstamības avoti (piemēram, tie, kuri satur nesprāgušu munīciju). No kuģiem izlijušie naftas produkti var radīt draudus jūras videi, bet kuģos esošie sprādzienbīstamie priekšmeti – cilvēka dzīvībai un veselībai.

Pēc ziņu portāla Daivings.Net informācijas Latvijā ir vairāk kā 11 nirēju klubi un apmēram 50 000 nirēju.⁴³⁵

Aplūkojot nirēju kluba „*Baltic Seal*” interneta mājaslapu, ieraugāms kluba aicinājums visiem nirējiem neatkarīgi no sertifikācijas līmeņa un apmācību sistēmas kļūt par kluba biedriem un saņemt 25% atlaidi niršanai uz vrakiem.⁴³⁶ Tiek piedāvāta arī niršana uz 26 metru dziļumā esošu kravas kuģi ar „ekstrēmu jūras magnētiski-akustisko mīnu kravu”.⁴³⁷ Vēl viens aicinājums uz „1999 hītu – „Riepas” – „Kopš 1999. gada septembra daiveru masveidīgas sajūsmināšanās objekts. Artilērijas vilcēju, kravas automašīnu atliekas, liels sprādzienu izkropļota metāla daudzums.”⁴³⁸

⁴³⁴ Cērmāne I. Dienas tēma – Kas guļ jūras dibenā? Pieejams: <http://www.kurzemes-wards.lv/lv/laikraksts/numuri/2006/05/26/?p=5> [aplūkots 2012. gada 20. februārī].

⁴³⁵ Pieejams: <http://sportacentrs.com/citi/15012009-atklaj-daivinga-zinu-portalu> [aplūkots 2013. gada 21. februārī].

⁴³⁶ Pieejams: <http://www.diveclub.lv/index.php?pid=13194> [aplūkots 2013. gada 27. februārī].

⁴³⁷ Pieejams: <http://www.diveclub.lv/index.php?pid=1280> [aplūkots 2013. gada 27. februārī].

⁴³⁸ Pieejams: <http://www.diveclub.lv/index.php?pid=1276> [aplūkots 2013. gada 27. februārī].

Kāda cita pasākuma atspoguļojums nirēju kluba „*Divesport*” mājaslapā – „2010. gada 8. augustā notika mūsu kluba organizētais wreck daivings uz nogrimušo Vācijas kreiseri *Prinz Adalbert*, kuru nogremdēja angļu zemūdene E-8 23.10.1915. 40 km attālumā no Liepājas, 78 m dziļumā. Kuģa garums 126,5 m, platums 19,6 m, iegrime 7,8 m, tonnāža 9875. Kuģis salūzis divās daļās.”⁴³⁹

Nirēju klubu mājaslapās var aplūkot arī no „potenciālajiem” kultūras pieminekļiem iegūtos un izceltos artefaktus (senlietas). „*Dive club Poseidon*” informē, ka „vasarās, gandrīz vai katru nedēļas nogali mēs nirstam uz nogrimušajiem objektiem. Starp citu, Latvijā ir ļoti daudz nogrimušu kuģu, pēc dažiem datiem pat vairāk nekā 400 objektu.”⁴⁴⁰

Nirēju klubs „*Coral Latvia*” aicina pievienoties tiem simtu tūkstošiem nirēju, kuri aplūko to, kas līdz šim nav bijis pieejams – Baltijas jūrā nogrimušos kuģus.⁴⁴¹

Ja piekrītam viedoklim, ka likums ir sabiedrības morālā kodeksa atspulgs, tad interesanti iepazīties ar ziņu portāla “*Daivings.Net*” forumā izteiktajiem minētā portāla apmeklētāju viedokļiem attiecībā uz „vraku likumdošanu”, kas vēsta, ka „ir jābūt ļoti būtiskiem argumentiem, lai kādu vraku izsludinātu par pieminekli un kāds (teiksim – valsts) sāktu kaut kā atsevišķi regulēt, ko uz tā drīkst darīt un ko nedrīkst. Piemēram, vraks, ar kuru kopā bojā gājuši daudzi cilvēki, ..apdrošināšanas sabiedrības. Gadījumā, ja šādas apdrošināšanas sabiedrības nav,...tad vraks nepieder nevienam! Un vismazāk jau – valstij! Jebkuri citi likuma grozījumi un aktivitātes ir neloģiskas un balstītas uz atsevišķu pilsoņu personīgajām ambīcijām, kas mēģina sevi dēvēt par zinātniekiem...”⁴⁴².

Minētie fakti autorei skatījumā apliecina to, ka ir nepieciešama steidzama normatīvā regulējuma pilnveidošana, kas būtu vērsta uz minēto klubu un atsevišķu nirēju darbību reglamentāciju un vēsturisko vraku aizsardzību.

Kā vienu no apzinātās problēmas risinājumiem autore uzskata Aizsardzības ministrijas sagatavoto un Ministru kabineta 2014. gada 26. maija sēdē (protokols Nr. 30 47.§) izskatīto informatīvo ziņojumu “Par kuģu vraku un nogrimušu priekšmetu, kas atrodas Latvijas valsts jurisdikcijā esošajos jūras ūdeņos, apskates kontroles sistēmas izveidošanu”⁴⁴³ (informatīvais ziņojums tapa Iekšlietu ministrijas izveidotās starpinstitūciju darba grupas darba rezultātā, piedaloties arī autorei).

I

⁴³⁹ Pieejams: <http://www.divesport.lv/lv/indexru.htm> [aplūkots 2013. gada 27. februārī].

⁴⁴⁰ Pieejams: <http://www.poseidon.lv/lv/about/wreck-diving> [aplūkots 2013. gada 27. februārī].

⁴⁴¹ Pieejams: http://www.crl.lv/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=2&lang=lv [aplūkots 2013. gada 27. februārī].

⁴⁴² Pieejams: <http://www.daivings.lv/forum/archive/index.php/t-58.html> [aplūkots 2013. gada 27. februārī].

⁴⁴³ Pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/mk/mksedes/saraksts/protokols/?protokols=2014-05-26> [aplūkots 2014. gada 1. jūnijā].

Informatīvajā ziņojumā tika vērsta uzmanība uz to, ka Latvijā nav noteikta kārtība licenču piešķiršanai un niršanas darbu jūrā kontrolei; nav noteikti ierobežojumi niršanai atsevišķās jūras zonās, kā rezultātā tur atrodošos vrakus var apskatīt un no tiem izcelt dažādus priekšmetus jebkura persona, kurai ir pieejams nepieciešamais materiāltehniskais aprīkojums. Šādas nekontrolētas rīcības rezultātā var tikt nodarīts kaitējums valsts kultūrvēsturiskajām vērtībām, turklāt atsevišķu personu vai personu grupu rīcībā var nonākt arī sprādzienbīstami priekšmeti, kas var apdraudēt gan pašus niršanas darbu veicējus, gan arī radīt apdraudējumu nacionālajai drošībai. Apzinātās problēmas risinājumam tika piedāvāti vairāki varianti, piemēram, Ministru kabinetam noteikt kuģu vraku kopumu (ar koordinātām noteiktas teritorijas jūrā), kuros darbība civilpersonām ir ierobežota – niršanu minētajās teritorijās ir nepieciešams saskaņot ar attiecīgo komisiju un saņemt licenci; paredzēt tiesības Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem veikt peldlīdzekļu pārbaudi, kas ir saņēmuši niršanas licenci ierobežotajā zonā, kā arī veikt to peldlīdzekļu pārbaudi, par kuriem ir aizdomas, ka tie vai no tiem tiek veikta nesankcionēta niršana ierobežotajās zonās un nesankcionētas niršanas konstatēšanas gadījumā, sastādot administratīvo pārkāpumu protokolu, saukt personu pie administratīvās atbildības. Līdz ar to tika piedāvāts veikt grozījumus Administratīvo pārkāpumu kodeksā, nosakot atbildību par niršanu bez licences, kā arī grozījumus citos likumos (Nacionālo bruņoto spēku likumā, Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā). Ziņojumā tika norādīts, ka tajā piedāvātās Latvijas Republikas jurisdikcijā esošajos jūras ūdeņos esošo kuģu vraku apskates un izcelšanas kontroles sistēmas izveidošana papildus finanšu līdzekļus neprasīs, jo visu iesaistīto institūciju personāla resursu izmantošana notiktu pārdalot administratīvos resursus institūciju iekšienē. Nacionālo bruņoto spēku kuģošanas līdzekļu nosūtīšana ierobežoto zonu kontrolei notiktu, pārdalot budžeta līdzekļus, bet no izsniegtajām licencēm ierobežotajās zonās, Valsts kasē tiktu ieskaitīta normatīvajos aktos noteiktā nodeva. Informatīvajā ziņojumā ietvertais ietekmes uz sabiedrību izvērtējums noteica, ka ziņojumā piedāvātā risinājuma ieviešana būtu labs piemērs tam, kā ar salīdzinoši maziem resursiem būtu sasniedzams liels ieguvums kuģošanas, kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanas un sabiedrības drošībai kopumā. Ministru kabinets pieņēma zināšanai iesniegto informatīvo ziņojumu un uzdeva Aizsardzības ministrijai izveidot darba grupu, lai izstrādātu ar informatīvajā ziņojumā paredzētā risinājuma īstenošanu saistītos normatīvo aktu projektus. Aizsardzības ministrijas izveidotās starpinstitūciju darba grupas darba rezultātā tika izstrādāti grozījumi “Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā” (stājās spēkā 01.03.2016.), kas paredz noteikt jūras teritorijas, kurās niršana fiziskām personām tiek atļauta tikai pēc attiecīgas licences saņemšanas, kā arī atsevišķās teritorijās niršanu fiziskām personām aizliegt. Likumā pirmo reizi Latvijas Republikas normatīvajos aktos tiek definēts termins “niršana” kā fiziskās personas iegremdēšanās ūdenī ar jebkāda veida tehniskajiem

līdzekļiem vai citām palīgierīcēm, kas nodrošina autonomu elpošanas iespēju.⁴⁴⁴ Tika izstrādāti arī grozījumi likumā “Par nodokļiem un nodevām” (stājās spēkā 01.03.2016.), kas ievieš valsts nodevu par atļaujas izsniegšanu niršanai jūrā tajās vietās, kur atrodas kuģu vraki vai nogrimuši priekšmeti, kas rada vai var radīt apdraudējumu jūras videi vai kultūrvēsturiskām vērtībām.⁴⁴⁵ Izstrādātie grozījumi Administratīvo pārkāpumu kodeksā (stājās spēkā 23.03.2016.), paredz sodus par niršanai jūrā noteikto ierobežojumu un aizliegumu pārkāpšanu.⁴⁴⁶ Bez minētajiem grozījumiem likumos tika pieņemti arī grozījumi Ministru kabineta 2010. gada 21. decembra noteikumos Nr. 1171 “Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos”, papildinot tos ar niršanai aizliegto un niršanai ierobežoto rajonu koordinātām⁴⁴⁷, kā arī izstrādāti jauni Ministru kabineta noteikumi par niršanu jūrā ierobežotās teritorijās, kas stājās spēkā 09.03.2016.⁴⁴⁸

Otrs pozitīvs ieguldījums kultūrvēsturiskā mantojuma aizsardzībā autores skatījumā ir ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2011. gada 19. decembra rīkojumu nr. 1/40 apstiprinātās Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas Rekomendācijas Nr.2011-4 rīcībai ar no jūras izskalotiem koka kuģu vrakiem.⁴⁴⁹

Rekomendācijās tiek aprakstītas tās darbības, kas jāveic kultūras mantojuma aizsardzības un citām ieinteresētajām institūcijām, pašvaldībām, kā arī jebkuram interesentam, atklājot daļēji vai pilnīgi izskaldotus vrakus. Rekomendācijas ir ieteicams ņemt vērā arī tad, ja kāda fiziska vai juridiska persona ir nolēmusi izcelt vraku, veikt ar to turpmākas darbības un ir saņēmusi tam nepieciešamās darbības.

Saskaņā ar rekomendācijām ir nepieciešams noskaidrot vraka īpašumtiesības. Bet tā kā lielākajā daļā gadījumu vraka īpašumtiesības nav nosakāmas, tad rekomendācijās rekomendēts darba pārraudzības pienākumu veikt vietējai pašvaldībai. Gadījumā, ja īpašuma tiesības tiek noskaidrotas, darbības ar vraku noteiks tā īpašnieks vai valdītājs.

Autores skatījumā būtu nepieciešams normatīvi tiesiskais regulējums attiecībā uz to periodu, cik ilgi darbu pārraudzības pienākumi būs jāpilda pašvaldībām bezīpašnieka vraka gadījumā. Bez

⁴⁴⁴ Skatīt 05.11.2015. likumu “Grozījumi Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā”. Pieejams: <http://likumi.lv/ta/id/277997-grozijumi-juras-vides-aizsardzibas-un-parvaldibas-likuma> [aplūkots 2016. gada 17. augustā].

⁴⁴⁵ Skatīt 05.11.2015. likumu “Grozījums likumā “Par nodokļiem un nodevām””. Pieejams: <http://likumi.lv/ta/id/277998-grozijums-likuma-par-nodokliem-un-nodevam> [aplūkots 2016. gada 17. augustā].

⁴⁴⁶ Skatīt 18.02.2016. likumu “Grozījumi Administratīvo pārkāpumu kodeksā”. Pieejams: <http://likumi.lv/ta/id/280785-grozijumi-latvijas-administrativo-parkapumu-kodeksa> [aplūkots 2016. gada 17. augustā].

⁴⁴⁷ Skatīt 01.03.2016. Ministru kabineta noteikumus Nr. 117 “Grozījumi Ministru kabineta 2010. gada 21. decembra noteikumos Nr. 1171 “Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos””. Pieejams: <http://likumi.lv/ta/id/280633-grozijumi-ministru-kabineta-2010-gada-21-decembra-noteikumos-nr-1171-noteikumi-par-latvijas-udenu-izmantosanas-kartibu-un-kugos...> [aplūkots 2016. gada 17. augustā].

⁴⁴⁸ Skatīt 01.03.2016. Ministru kabineta noteikumus nr. 133 “Noteikumi par niršanu jūrā ierobežotās teritorijās”. Pieejams: <http://likumi.lv/ta/id/280744-noteikumi-par-niršanu-jura-ierobezotas-teritorijas> [aplūkots 2016. gada 17. augustā].

⁴⁴⁹ Pieejams: http://www.mantojums.lv/rict_text/docs/rekoemdacijas_koka_vraki_15122011.pdf [aplūkots 2012. gada 10. jūlijā].

tam rekomendācijas kā iekšējais normatīvais akts nav saistošs trešajām personām, līdz ar to autore uzskata, ka būtu nepieciešams veikt grozījumus likumā, nosakot deleģējumu Ministru kabinetam noteikt kārtību rīcībai ar no jūras izskalotiem kuģu vrakiem.

Tomēr minētās rekomendācijas attiecas tikai uz jūras piekrasti, jo reglamentē tikai rīcību ar no jūras izskalotiem koka kuģu vrakiem. Autores skatījumā, pamatojoties uz to, ka lielākā daļa no vrakiem atrodas teritoriālajā jūrā, tad būtu nepieciešams izstrādāt arī normatīvo regulējumu rīcībai ar teritoriālajā jūrā esošajiem vai atrastajiem vrakiem, noregulējot arī jautājumu par to, kura no valsts institūcijām kā teritoriālās jūras pārvaldītājs būtu tiesīga rīkoties ar teritoriālajā jūrā atrastajiem vrakiem. Jautājums par teritoriālās jūras pārvaldību aktuāls ir ne tikai attiecībā uz vēsturisko vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu, bet arī uz rīcību ar jebkuru vraku kategoriju.

Atbilstoši starptautisko tiesību normām, piekrastes valsts realizē suverenitāti⁴⁵⁰ un no tās izrietošo neierobežoto jurisdikciju pār teritoriālo jūru. Saskaņā ar ANO 1958. gada Konvencijas par teritoriālo jūru un tai pieguļošo zonu 1. pantu, valsts suverenitāte attiecas ne tikai uz tās sauszemes teritoriju un iekšējiem ūdeņiem, bet arī uz tās krastam pieguļošo jūras joslu, ko sauc par teritoriālo jūru. Saskaņā ar UNCLOS 2. pantu šī suverenitāte aptver gaisa telpu virs teritoriālās jūras, kā arī tās dibenu un dzīles. Tomēr, realizējot suverenitāti pār teritoriālo jūru, piekrastes valstij jāievēro gan UNCLOS, gan citas starptautisko tiesību normas. Saskaņā ar UNCLOS 17. pantu piekrastes valsts suverenitāte attiecībā uz teritoriālās jūras ūdeņiem tiek ierobežota ar ārvalstu kuģu miermīlīgas caurbraukšanas tiesībām. Saskaņā ar Latvijas Republikas Valsts robežas likuma 1. pantu Latvijas Republikas valsts robeža ir līnija, kas Latvijas Republikas sauszemes un ūdeņu teritoriju, zemes dzīles un gaisa telpu norobežo no kaimiņvalstīm un no Latvijas Republikas ekskluzīvās ekonomiskās zonas Baltijas jūrā. Savukārt saskaņā ar minētā likuma 3. pantu valsts robeža Baltijas jūrā, ja starptautiskajos līgumos nav noteikts citādi, sakrīt ar teritoriālās jūras ārējo malu. Līdz ar to teritoriālā jūra ir Latvijas Republikas teritorijas sastāvdaļa un nacionālo tiesību objekts, kā arī Latvijai ir starptautiskajās tiesību normās noteiktā jurisdikcija savu īpašuma tiesību uz teritoriālo jūru aizsardzībai ar nacionālo normatīvo aktu palīdzību.

Civillikuma 1102. pants nosaka, ka pie publiskiem ūdeņiem pieder jūras piekrastes josla, kā arī Civillikuma pielikumā uzskaitītie ezeri un upes. Savukārt saskaņā ar Civillikuma 1104. pantu publiskie ūdeņi ir valsts īpašums, ciktāl uz tiem nepastāv īpašuma tiesības privātai personai. Jūras piekraste pieder valstij līdz tai vietai, kuru sasniedz jūras augstākās bangas. Ministru kabineta 2001. gada 13. novembra noteikumu Nr.479 „Noteikumi par rūpniecisko zveju teritoriālajos ūdeņos un ekonomiskās zonas ūdeņos” 3. punktā piekraste definēta kā „Latvijas Republikas teritoriālo ūdeņu

⁴⁵⁰ Suverenitāte - specifiska valsts varas kvalitāte, tās neatkarības augstākā pakāpe un pilnībā visā valsts teritorijā savu funkciju realizēšana gan iekšpolitikā, gan ārpolitikā; augstākā vara valsts iekšējo attiecību risināšanā un neatkarība starptautisko jautājumu kārtošanā. Juridisko terminu vārdnīca. Rīga: Kamene, 2002, 171. lpp.

daļa, kas atrodas ne tālāk par divām jūras jūdžēm no krasta un kuras dziļums nepārsniedz 20 metru.” Savukārt Zemes pārvaldības likumā, kas izstrādāts ar mērķi izveidot tiesisku pamatu racionālai zemes izmantošanai, ilgtspējīgai teritorijas attīstībai un zemes aizsardzībai, līdzsvarojot zemes izmantošanu un aizsardzību, kā arī privātās intereses un publiskās vajadzības zemes izmantošanā⁴⁵¹, jūras piekrastes josla definēta kā teritorija, kurā ietilpst gan jūras piekrastes ūdeņi, gan jūras piekrastes sauszemes daļa. Savukārt jūras piekrastes ūdeņi minētā likuma izpratnē ir akvatorija divu kilometru platumā no jūras krasta līnijas. Likuma 15. pantā tiek noteikts, ka pašvaldības savā administratīvajā teritorijā un tai pieguļošajā teritorijā jūras piekrastes ūdeņos ir tiesiskais valdītājs jūras piekrastes ūdeņiem un tās administratīvajā teritorijā esošajai jūras piekrastes sauszemes daļai, un īpašnieka vārdā saskaņo darbības tās tiesiskajā valdījumā esošajos publiskajos ūdeņos. Paredzot, ka likuma normas attieksies uz Latvijas Republikas sauszemi un jūras piekrastes ūdeņiem, likuma anotācijā minēts, ka pārējās teritoriālās jūras izmantošanu regulē Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likums.⁴⁵²

Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā ar terminu „jūra” tiek apzīmēti Latvijas jurisdikcijā esošie ūdeņi, tas ir, Latvijas iekšējie jūras ūdeņi, teritoriālā jūra un ekskluzīvā ekonomiskā zona. Minētā likuma 3. panta ceturtā daļa nosaka, ka kontinentālā šelfa dabas resursi ir Latvijas īpašums. Nosakot jūras izmantošanas pamatnoteikumus, likums paredz Ministru kabinetam tiesības izsniegt atļauju vai licenci jūras izmantošanai. Pieņemot, ka nosakot Ministru kabinetam kompetenci jautājumos par konkrētu jūras teritoriju izmantošanu, likumdevējs vadījies no Civillikuma 930. pantā iestrādātā principa, ka nekustamas bezīpašnieka lietas piekrīt valstij, vienlaicīgi attiecinot uz jūru publisku ūdeņu (publisko ūdeņu izmantošanu pamatā nosaka valsts varas un pārvaldes institūcijas⁴⁵³) statusu, tomēr jāsecina, ka iepriekš minētais normatīvais akts nenosaka teritoriālās jūras ūdeņu un zemes valdītāju. Tomēr skaidras un noteiktas zemes īpašuma un valdījuma tiesības ir viens no galvenajiem priekšnoteikumiem zemes (arī zem jūras) efektīvas izmantošanas un pārvaldības nodrošināšanai.

Saskaņā ar Civillikuma komentāriem⁴⁵⁴ īpašuma reformas laikā, nodalot valsts un pašvaldību īpašumus, arī attiecībā uz ūdeņu piederības noteikšanu piemērojams 1995. gada 29. marta likums „Par valsts un pašvaldību zemes īpašuma tiesībām un to nostiprināšanu zemesgrāmatās”, jo ūdenskrātuvju īpašuma tiesības cieši saistāmas ar šo ūdenskrātuvju gultnes jeb zemes īpašuma tiesībām. Tāpat īpašuma reformas laikā publisko ūdeņu statusa noteikšanai

⁴⁵¹ Likumprojekta „Zemes pārvaldības likums” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Pieejams: <http://titania.saeima.lv/LIVS11/SaeimaLIVS11.nsf/0/F69D8CF2240CD7AEC2257C1B004B0C43?OpenDocument#b> [aplūkots 2016. gada 17. augustā].

⁴⁵² Likumprojekta „Zemes pārvaldības likums” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Pieejams: <http://titania.saeima.lv/LIVS11/saeimalivs11.nsf/0/F69D8CF2240CD7AEC2257C1B004B0C43?OpenDocument#b> [aplūkots 2016. gada 17. augustā].

⁴⁵³ Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Īpašums. Sastādījis Grūtups A. Rīga: Mans Īpašums, 1996, 201.lpp.

⁴⁵⁴ Turpat.

piemērojami pilsētu un lauku zemes reformas likumdošanas akti. „Tiesība uz ūdeņiem un ūdeņu avotiem ir viena no sekām, saistītām ar tiesību uz zemi, kurā ūdeņi atrodas...Tādēļ īpašuma tiesība uz upi pēc savas būtības nozīmē īpašuma tiesības uz upes gultni un tiesību lietot pašu upi,...”.⁴⁵⁵ Tomēr arī minētajā likumā netiek risināts jautājums par zemes zem teritoriālās jūras īpašuma un valdījuma tiesībām.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, secināms, ka pašreiz nacionālais normatīvais regulējums, ņemot vērā iepriekš minēto Zemes pārvaldības likumu, aptver tikai Civillikumā noteikto publisko ūdeņu īpašuma un valdījuma tiesību tiesisko regulējumu. Līdz ar to autore uzskata, ka būtu nepieciešams veikt grozījumus Civillikuma 1102. pantā, attiecinot arī uz Baltijas jūras un Rīgas jūras līča teritoriālajiem ūdeņiem publisko ūdeņu statusu. Vienlaikus būtu nepieciešams veikt grozījumus Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā, nosakot valsts institūciju vai institūcijas, kas realizētu valdījuma tiesības attiecībā uz teritoriālās jūras ūdeņiem un tās dibenu, un līdz ar to uzņemtos arī jautājumu risināšanu saistībā ar teritoriālajā jūrā esošajiem nogrimušo kuģu vrakiem, kuri nav iekļauti valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā un tātad sastāda lielāko daļu no vēl neapzinātā un neizpētītā Latvijas zemūdens mantojuma.

4.3. Mūslaiku vraku tiesiskais regulējums

Šajā apakšnodaļā autore analizēs mūslaiku vraku izcelšanas un aizvākšanas tiesisko regulējumu gan starptautiskajā līmenī, gan dažādu valstu nacionālajos tiesību aktos. Tā kā viens no autores darba uzdevumiem ir pamatot nepieciešamību Latvijas Republikai tuvākajā nākotnē kļūt par Vraku aizvākšanas konvencijas dalībvalsti, tad autore vispirms veiks patreiz vienīgā starptautiskā līmenī pieņemtā vraku aizvākšanas regulējuma analīzi.

4.3.1. Vraku aizvākšanas starptautiskā regulējuma teorētiskā analīze

2007. gada 18. maijā IMO diplomātiskajā konferencē, kas tika sasaukta Kenijas galvaspilsētā Nairobi, tika parakstīta Vraku aizvākšanas konvencija.⁴⁵⁶

Uzrunājot delegātus diplomātiskās konferences noslēgumā IMO ģenerālsēkretārs *Efthimios E.Mitropoulos* uzsvēra, ka „šī Konvencija, kas ievieš vienotus starptautiskus noteikumus un procedūras, lai nodrošinātu ātru un efektīvu bīstamu vraku aizvākšanu no dalībvalsts piekrastes ūdeņiem, ir apsveicams papildinājums iespaidīgajai Starptautiskās Jūrniecības organizācijas

⁴⁵⁵ Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Īpašums. Sastādījis Grūtups A. Rīga: Mans Īpašums, 1996, 203. lpp.

⁴⁵⁶ Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007. Pieejams: <http://www.basel.int/ships/abandonment/wrc.pdf> [aplūkots 2014.gada 7.oktobrī].

instrumentu virknei, kas vērsti uz navigācijas drošības, drošības darbībām jūrā un jūras vides aizsardzību.”⁴⁵⁷

Konvencijai stājoties spēkā, tiks aizpildīts „robs” starptautiskajās tiesībās, dodot juridisku pamatu valstīm aizvēkt no to ekskluzīvajām ekonomiskajām zonām kuģu vrakus, kuri apdraud navigāciju vai arī, uz tiem atrodošās kravas īpašību dēļ, rada apdraudējumu jūras vai piekrastes videi, vai arī apdraud gan vienu, gan otru.⁴⁵⁸

Saskaņā ar IMO informāciju patreiz pasaulē ir apmēram 1,300 pamestu vraku⁴⁵⁹ un, to skaitam turpinot pieaugt, problēmas, ko tie var izraisīt gan piekrastes valstij, gan kuģošanai kopumā, kļūst arvien aktuālākas, jo dzelmē guļošie vraki var ne tikai radīt draudus navigācijai, bet tie faktiski ir uzskatāmi par potenciālajiem vides piesārņotājiem, par „bumbām ar laika degli”. Konvencijas mērķis ir rast risinājumu šīm iepriekš minētajām problēmām un nodrošināt, lai vraki neradītu draudus kuģošanai un jūras videi, kā arī noteikt vienotus standartus dalībvalstīm attiecībā uz vraku aizvākšanas pasākumiem, kas būtu proporcionāli vraku radītajam apdraudējumam.⁴⁶⁰

Šajā darbā autore aplūkos autores ieskatā būtiskākos konvencijas jautājumus, to ietekmi uz jūras vides aizsardzību un kuģošanas drošību, kā arī pievērsīs uzmanību problēmām, kas varētu konvencijas dalībvalstīm rasties konvencijai stājoties spēkā.

Konvencijas tapšanas vēsture un tās juridiskais pamatojums.

Pirmais gadījums, kas atklāja „robu” starptautiskajās tiesībās attiecībā uz piekrastes valsts tiesībām rīkoties ārpus savas teritoriālās jūras robežām, lai aizsargātu drošu pieeju savai ostai, bija Francijas konteinerkuģa „*Mont Louis*” sadursme ar pasažieru prāmi „*Olau Britannia*” 1984. gada 25. augustā. Sadursmes rezultātā Francijas konteinerkuģis, uz kura atradās 48 konteineri ar radioaktīvu kravu (*uranium hexafluoride*), nogrima netālu no Beļģijas ostas Zēbrugas (*Zeebrugge*), radot apdraudējumu ieiešanai ostā. Minētajā gadījumā Beļģija izsniedza vraka izcelšanas atļauju Francijas kuģa īpašniekiem, kaut arī juridiskas skaidrības par to, vai to drīkstēja darīt nebija, jo kuģis bija nogrimis ārpus Beļģijas teritoriālās jūras robežām.⁴⁶¹ Minētā negadījuma laikā vienīgās starptautiskās konvencijas, kas regulēja jautājumus par piekrastes valsts iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā bija 1969. gada Starptautiskā konvencija par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā (turpmāk – Iejaukšanās konvencija) un 1973.

⁴⁵⁷ New international treaty on wreck removal adopted in Nairobi. Pieejams: http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=1472&doc_id=8070 [aplūkots 2014. gada 7. oktobrī].

⁴⁵⁸ New international treaty on wreck removal set for adoption. Pieejams: http://www.helcom.fi/press_office/news_baltic/en_GB/IMO_briefing_10/ [aplūkots 2014. gada 7. oktobrī].

⁴⁵⁹ New international treaty on wreck removal adopted in Nairobi. Pieejams: http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=1472&doc_id=8070 [aplūkots 2014. gada 7. oktobrī].

⁴⁶⁰ Puthucherril T. From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2010, p. 127.

⁴⁶¹ The Nairobi Wreck Removal convention, by Richard Shaw. Pieejams: <http://www.cmi2008athens.gr/sub5.5.pdf> [aplūkots 2012. gada 10. septembrī].

gada Protokols par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā citu vielu, kas nav nafta, izraisīta piesārņojuma gadījumā (turpmāk – Iejaukšanās protokols). Tomēr gan Iejaukšanās konvencija, gan Iejaukšanās protokols bija piemērojami tikai naftas un Iejaukšanās protokolā uzskaitīto naftas produktu izraisītā piesārņojuma gadījumā.⁴⁶²

Kaut arī UNCLOS 56. pants piešķir piekrastes valstij veikt pasākumus savā ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā jūras vides aizsardzībai, tomēr nedod atbildi uz to, vai tas ietver arī tādu pasākumu veikšanu, kā navigācijai bīstamu vraku aizvākšanu.

Lai gan iepriekš minētais negadījums notika 1984. gadā, tomēr jautājums par Vrakus aizvākšanas konvencijas nepieciešamību pirmo reizi tika iekļauts tikai IMO Juridiskās komitejas (turpmāk - komiteja) 69. sesijas darba kārtībā 1993.gadā⁴⁶³, un darbs pie tās projekta turpinājās aptuveni 14 gadus.

Nākošajā – 1994. gadā komitejas 70. sesijā trīs valstis - Vācija, Nīderlande un Apvienotā Karaliste iesniedza pirmo konvencijas projekta tekstu, kas bija par pamatu tālākam darbam ar konvencijas projektu. Vajadzību pēc šāda starptautiska līguma dokumenta iesniedzēji pamatoja ar to, ka ir nepieciešams starptautiskā līmenī iedibināt unificētas normas vraku aizvākšanas operācijām starptautiskajos ūdeņos. Šāds līgums atbilstu UNCLOS 221. pantā noteiktajām piekrastes valsts tiesībām pieņemt un realizēt pasākumus ārpus teritoriālās jūras robežām, lai izvairītos no piesārņojuma nelaimes gadījumos.

1996. gadā komitejas 74. sesijā tika izveidota darba grupa jautājumā par konvencijas darbības zonas definējumu.

2002. gadā darbam ar konvencijas projektu komitejas sesiju starplaikos tika izveidota darba grupa Nīderlandes vadībā.⁴⁶⁴ Konvencijas projekta apspriešanas gaitā ļoti plaši tika diskutēts jautājums par „vraku” definīciju.

Vēl viens jautājums, kas izsauca plašas debates un par ko pat pēdējā – 2006. gada komitejas 92. sesijā Parīzē dalībvalstis vēl nevarēja panākt vienošanos, bija jautājums par konvencijas darbības zonu. Sākotnēji bija iecerēts Konvenciju attiecināt tikai uz ekskluzīvo ekonomisko zonu, tomēr, tā kā lielākā daļa no vrakiem atrodas tieši valstu teritoriālajās jūrās, tad jau 1996. gadā tika iesniegts dalībvalstu priekšlikums konvencijas darbības zonu paplašināt, attiecinot to arī uz valstu teritoriālajām jūrām.

92. sesijā dalībvalstu apspriešanai tika nodoti divi konvencijas projekta varianti: pirmais variants paredzēja konvenciju attiecināt arī uz teritoriālo jūru, tādējādi padarot konvenciju

⁴⁶² Lahmer V. The 2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. The book: Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs edited by Peter Ehlers and Rainer Lagoni, Lit Verlag, Berlin, 2008, p. 155.

⁴⁶³ Martinez N. Limitation of Liability in International Maritime Conventions. ROULLEDGE, 2011, p. 168.

⁴⁶⁴ Draft report of the Legal Committee on the work of its eighty-fourth session. Pieejams: <http://www.imo.org/>[aplūkots 2014. gada 16. septembrī].

obligāti attiecināmu uz dalībvalsts teritoriālajiem ūdeņiem; otrs variants paredzēja iekļaut konvencijā tā saukto „*opt - in*” noteikumu, kas ļautu katrai valstij brīvprātīgi izlemt, vai konvenciju attiecināt uz tās teritoriju, tai skaitā teritoriālo jūru, vai nē.

Lai gan vairākums valstu atbalstīja otro variantu, tomēr vienprātību sesijas darba laikā panākt neizdevās, un jautājums tika nodots izskatīšanai darba grupā, kurai vajadzēja sagatavot dokumentu iesniegšanai diplomātiskajā konferencē.

Izskatot jautājumu par IMO pilnvarojumu regulēt piekrastes valsts iejaukšanās tiesības ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, komitejas 86. sesijā, 2003. gadā, tika atzīmēts, ka IMO kompetence pieņemt starptautiskus līgumus, kas regulē piekrastes valsts iejaukšanās tiesības ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā izriet no tai piešķirtā universālā mandāta pieņemt globāla rakstura noteikumus kuģošanas drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā. Šādi dokumenti protams nedrīkstētu nonākt pretrunā ar UNCLOS.⁴⁶⁵

Juridiskais pamats konvencijas izstrādei tika saistīts ar UNCLOS 56. pantu, kas piekrastes valstij piešķir jurisdikciju attiecībā uz jūras vides aizsardzību un saglabāšanu ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Savukārt UNCLOS 94. pants, nosakot kuģa karoga valsts pienākumus, izvirza karoga valstij pienākumu nodrošināt drošu kuģa navigāciju, bet 192. pants, kā valstu vispārējās saistības nosaka pienākumu aizsargāt un saglabāt jūras vidi, kas saistībā ar 194. pantu ietver sevī tādus pasākumus, kas veikti, lai samazinātu lielāko iespējamo risku piesārņojumam no kuģiem.

Saskaņā ar UNCLOS 211. pantu valstīm, izmantojot kompetentas starptautiskas organizācijas vai diplomātiskās konferences starpniecību, jāizveido starptautiskas normas un standarti, lai novērstu, mazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņošanu no kuģiem. Neapšaubāmi, ka IMO ir šāda kompetenta starptautiska organizācija. Konvencijas izstrāde, kas vērsta uz videi bīstamu vraku aizvākšanu, atbilda arī UNCLOS 237. pantā ietvertajam deleģējumam valstīm noslēgt speciālas konvencijas un līgumus, kas vērsti uz jūras vides aizsardzību un saglabāšanu, attīstot vispārējos principus, kas noteikti konvencijā.

Konvencijas galvenais mērķis un tā sasniegšanas priekšnoteikumi

Vraku aizvākšanas konvencijas galvenais mērķis, kas izriet no tās 2. panta, ir nodrošināt konvencijas dalībvalstīm iespēju veikt pasākumus tādu vraku aizvākšanai, kas rada apdraudējumu konvencijas darbības zonā. Nepieciešamie priekšnoteikumi, lai valsts varētu izmantot konvenciju šī mērķa sasniegšanai ir šādi:

⁴⁶⁵ Draft report of the Legal Committee on the work of its eighty-sixth session. Pieejams: <http://www.imo.org/> [aplūkots 2014. gada 10. septembrī].

1) valstij jāklūst par konvencijas dalībvalsti, to parakstot, ratificējot, pieņemot vai apstiprinot, vai tai pievienojoties;

2) kuģim, kas kļuvis par vraku jūras negadījuma rezultātā, jāatrodas konvencijas darbības zonā un jārada apdraudējums skartajai valstij.

Saskaņā ar konvencijas 1. panta pirmo daļu konvencijas darbības zona tiek attiecināta uz dalībvalsts ekskluzīvo ekonomisko zonu, kas noteikta saskaņā ar starptautiskajām tiesību normām. Ar vārdiem „starptautiskajām tiesību normām” tiek likta netieša atsauce uz UNCLOS 55.-75. pantu, kas definē ekskluzīvo ekonomisko zonu. Savukārt konvencijas 3. panta trešā daļa paplašina jēdzienu „konvencijas darbības zona”, ietverot tajā arī dalībvalsts teritoriju, ieskaitot tās teritoriālo jūru, gadījumos, kad dalībvalsts ir sniegusi šādu paziņojumu IMO ģenerālsekretāram.

Konvencija atļauj dalībvalstīm veikt pasākumus tādu vraku aizvākšanai, kas rada apdraudējumu kuģošanas drošībai vai jūras videi. „Apdraudējums” ir definēts kā tādi apstākļi un draudi, kas apdraud ne tikai kuģošanas drošību, bet arī var radīt kaitējumu jūras videi vai piekrastei, vai arī valstu „saistītajām interesēm”, kuras savukārt tiek definētas kā piekrastes valsts intereses, kuras vraks tieši ietekmē vai apdraud, piemēram, saimnieciskā darbība jūras piekrastē, ostās, ieskaitot zvejniecību, kas veido iesaistīto personu būtiskus iztikas līdzekļus; tūrisma objekti vai citas ekonomiskās intereses attiecīgajā zonā; piekrastes iedzīvotāju veselība; jūras dzīvo resursu un savvaļas dzīvnieku saglabāšana un infrastruktūra atklātā jūrā un zemūdens infrastruktūra.⁴⁶⁶ Savukārt konvencijas 6. pants nosaka kritērijus, kādi jāņem vērā nosakot, vai vraks rada apdraudējumu. Turpretī Iejaukšanās konvencija atļauj dalībvalstīm veikt pasākumus, lai novērstu nopietnas un draudošas briesmas valsts piekrastei naftas piesārņojuma vai piesārņojuma draudu gadījumā. Tātad, ja Iejaukšanās konvencija un Iejaukšanās protokols aizsargā vienīgi piekrastes valsts tiesības, tad Vrakus aizvākšanas konvencija ir piemērojama gan kuģošanas drošības un jūras vides apdraudējuma, gan piekrastes un citu valstu saistīto interešu apdraudējuma gadījumā. Atšķirība starp minētajiem starptautiskajiem tiesību aktiem ir arī tajā, ka Iejaukšanās konvencija un Iejaukšanās protokols piemērojams tikai uz kuģiem, turpretī Vrakus aizvākšanas konvencija piemērojama arī jebkuram objektam, kas pazaudēts jūrā no kuģa, tajā skaitā arī kuģa kravai. Tātad Vrakus aizvākšanas konvencija ir piemērojama tādos gadījumos, kas netiek ietverti Iejaukšanās konvencijā.⁴⁶⁷ Savukārt saskaņā ar Vrakus aizvākšanas konvencijas 4. pantu konvencija neattiecas uz pasākumiem, kurus veic saskaņā ar grozīto Iejaukšanās konvenciju vai grozīto Iejaukšanās protokolu.

⁴⁶⁶ Vrakus aizvākšanas konvencijas 1. panta piektā un sestā daļa.

⁴⁶⁷ Lahmer V. The 2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. The book: Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs edited by Peter Ehlers and Rainer Lagoni, Lit Verlag, Berlin, 2008, p. 155.

Saskaņā ar konvencijā dotajām definīcijām „skartā valsts” ir valsts, kuras konvencijas darbības zonā atrodas vraks. Konvencijas 2. pants ne tikai pasludina konvencijas galveno mērķi, bet izvirza arī ierobežojumus attiecībā uz „skartās valsts” tiesībām veikt pasākumus, nosakot, ka tiem jābūt samērīgiem ar apdraudējumu, un tie nepārsniedz to, kas pamatoti nepieciešams vraka aizvākšanai, un tiek pārtraukti, tiklīdz vraks ir aizvākts. Šādi pasākumi nedrīkst nevajadzīgi aizskart citu valstu, tajā skaitā kuģa reģistrācijas valsts, kā arī jebkuru citu fizisko vai juridisko personu tiesības un intereses.

Konvencijas 9. pants ir viens no būtiskākajiem konvencijas pantiem, kas nosaka pasākumus, kādi veicami, vraku aizvākšanas veicināšanai. Panta pirmās un trešās daļas prasības par kuģa reģistrācijas valsts informēšanu un konsultāciju uzsākšanu ar to, un finansiālā nodrošinājuma pierādījuma sniegšana, ir administratīva rakstura prasības. Panta otrā daļa, kas nosaka, ka „reģistrētajam īpašniekam” ir jāaizvāc vraks, attiecībā uz kuru ir noteikts, ka tas rada apdraudējumu, ir no konvencijas izrietošais vraka īpašnieka pamatpienākums. Savukārt panta ceturtā daļa rezervē tiesības kuģa īpašniekam slēgt līgumu par vraka aizvākšanu ar jebkuru, pēc viņa izvēles, glābēju vai citu personu.

Arī „skartās valsts” tiesības iejaukties vraka aizvākšanas procesā tajā gadījumā, kad vraks jau ir kompetentu glābēju pārraudzībā (valdījumā), tiek ierobežotas, nosakot, ka tā var iejaukties aizvākšanas procesā tikai tik daudz, cik tas vajadzīgs, lai nodrošinātu to, ka aizvākšana notiek efektīvi un saskaņā ar jūras vides drošības un aizsardzības apsvērumiem. Savukārt 9. panta septītā un astotā daļa atļauj „skartajai valstij” iejaukties tajā gadījumā, ja vraka aizvākšanas operācijas nenotiek tās noteiktajā termiņā, vai arī apstākļos, kad nepieciešama tūlītēja rīcība, pašai iesaistīties vraka aizvākšanas operācijā, aizvācot to visefektīvākajā un ātrākajā veidā saskaņā ar jūras vides drošības un aizsardzības apsvērumiem.

Kuģa „reģistrētā īpašnieka” atbildība noteikta konvencijas 10. pantā, paredzot, ka „reģistrētais īpašnieks” sedz vraka atrašanās vietas noteikšanas, marķēšanas un aizvākšanas izmaksas, ja vien viņš nepierāda, ka jūras negadījums, kura rezultātā radies „vraks”, ir radies pantā minēto izņēmuma gadījumu rezultātā. Aplūkojamais konvencijas 10. pants rezervē kuģa īpašniekam tiesības ierobežot atbildību saskaņā ar jebkuru piemērojamo nacionālo vai starptautisko režīmu, kā piemēru minot LLMC konvencijas.

Salīdzinot konvencijas normas par obligāto apdrošināšanu un finansiālo nodrošinājumu ar citām IMO konvencijām, autore secina, ka šīs normas ir veidotas līdzīgi kā citās IMO atbildības konvencijās.

Salīdzinot ar 2001. gada Starptautisko konvenciju par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu (turpmāk - Bunkeru konvencija)⁴⁶⁸, kas pieprasa apdrošināšanas pierādījuma sertifikātu no tāda kuģa, kura bruto tilpība pārsniedz 1000, tad Vrakū aizvākšanas konvencija pieprasa šādu sertifikātu no tāda dalībvalsts kuģa, kura bruto tilpība ir vienāda vai pārsniedz 300.

Apdrošinājuma finansiālais nodrošinājums tiek prasīts tādā apmērā, lai tas nepārsniegtu summu, kas aprēķināta saskaņā ar LLMC konvenciju. Šī prasība konvencijā tika iekļauta saskaņā ar CMI priekšlikumu un bija vērsta uz to, lai apdrošinātāja atbildība nepārsniegtu šo limitu pat tajos gadījumos, ja kuģis ir kļuvis par vraku valstī, kas nav ratificējusi LLMC konvenciju vai arī gadījumos, kad valsts, pievienojoties konvencijai, ir izmantojusi atrunas iespējas un atbildības ierobežošanu nav attiecinājusi uz prasībām par vraku aizvākšanu.⁴⁶⁹ Tomēr jebkurā gadījumā atbildības ierobežojums attiecas tikai uz konvencijā minētajiem vraka īpašnieka pienākumiem attiecībā uz vraka vietas noteikšanu, vraka marķēšanu un aizvākšanu. Saskaņā ar Vrakū aizvākšanas konvencijas 3. panta otro daļu, ja dalībvalsts attiecina konvenciju uz vrakiem, kas atrodas tās teritorijā vai teritoriālajā jūrā, tad uz citiem pasākumiem, kas nav saistīti ar minētajiem vraka īpašnieka pienākumiem, netiek attiecināti konvencijas panti par īpašnieka atbildību, izņēmumiem attiecībā uz atbildību un obligāto apdrošināšanu. Tādējādi uz jebkuriem citiem pasākumiem saistībā ar bīstamu vraku konvencijas dalībvalsts teritorijā vai tās teritoriālajā jūrā darbosies valstī noteiktais nacionālais regulējums.

Vispārējais noteikums ir tāds, ka sertifikātam, kas apliecina konvencijā pieprasīto apdrošinājumu, ir jāatrodas uz kuģa, tomēr konvencija paredz arī iespēju dalībvalstij, informējot ģenerālsekretāru par to, ka tā uztur ierakstus elektroniskā veidā, informēt ģenerālsekretāru, ka, ierodoties kuģiem šīs valsts ostā, nav jāuzrāda iepriekš minētais sertifikāts.⁴⁷⁰ Šāda iespēja nav paredzēta nevienā citā IMO atbildības konvencijā, un ir vērsta uz to, lai mazinātu administratīvo slogu ostās, kā arī lai mudinātu valstis veidot un uzturēt elektroniskās datu bāzes.

Saskaņā ar Vrakū aizvākšanas konvencijas prasībām dalībvalsts nedrīkst dot atļauju ekspluatēt sava karoga kuģi, uz kuru attiecas konvencija, bez iepriekš minētā sertifikāta.⁴⁷¹ Katrai dalībvalstij ar savu nacionālo normatīvo aktu palīdzību ir jānodrošina, ka uz visiem kuģiem, kuru bruto tilpība ir lielāka par 300, un kuri ierodas ostā šīs valsts teritorijā vai to atstāj, neatkarīgi no kuģa reģistrācijas valsts, ir spēkā šāds sertifikāts.

⁴⁶⁸ 2001. gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=187413> [aplūkots 2014. gada 12. septembrī].

⁴⁶⁹ The Nairobi Wreck Removal convention, by Richard Shaw. Pieejams: <http://www.cmi2008athens.gr/sub5.5.pdf> [aplūkots 2014. gada 12. septembrī].

⁴⁷⁰ Vrakū aizvākšanas konvencijas 12. panta trīspadsmitā daļa.

⁴⁷¹ Vrakū aizvākšanas konvencijas 12. panta vienpadsmitā daļa.

Īpaši vēlētos pievērst uzmanību konvencijā noteiktajam kuģa „reģistrācijas valsts” pienākumam izsniegt attiecīgo sertifikātu kuģa īpašniekam. Arī šis konvencijas pants ir veidots līdzīgi kā citās atbildības konvencijās, tai skaitā Bunkeru konvencijā, un saskaņā ar konvencijā dotajām definīcijām „kuģa reģistrācijas valsts” ir definēta kā valsts, kurā kuģis ir reģistrēts, bet attiecībā uz neregistrētu kuģi – šī kuģa karogvalsts.

Sākotnējā konvencijas projekta variantā bija noteikts, ka sertifikātu izsniedz „karoga valsts”, bet konvencijas projekta apspriešanas laikā šie vārdi tika aizstāti ar vārdiem „kuģa reģistrācijas valsts” ar mērķi saskaņot šo definīciju ar citām jau IMO pieņemtajām atbildības konvencijām.⁴⁷² Kaut arī konvencijas projekta apspriešanas laikā dažas valstis, piemēram, Vācija iebilda pret šādu definīciju, norādot, ka tā varētu novest pie neskaidrībām gadījumā, ja kuģis reģistrēts kādā citā valstī uz berbouta līguma pamata, tomēr šis iebildums netika ņemts vērā, un pieņemtajā variantā tika saglabāts teksts, kas nosaka, ka sertifikātu izsniedz „kuģa reģistrācijas valsts”.

Šīs debates nākas atcerēties tagad, kad 2008. gada 21. novembrī, stājoties spēkā Bunkeru konvencijai, valstīm radās jautājumi saistībā ar Bunkeru konvencijas piemērošanu. Šo jautājumu risināšanai komitejas 95. sesijā, kas notika 2009. gada pavasarī, tika izveidota darba grupa, kuras viens no uzdevumiem bija izstrādāt rekomendācijas jautājumā par to, kurai valstij - karoga vai paralēlās kuģa reģistrācijas valstij, ir jāizdod sertifikāts gadījumā, ja kuģis reģistrēts uz berbouta līguma pamata.

Jau nākošajā - 96. sesijā, kas notika šī paša gada rudenī, Juridiskā komiteja atbalstīja darba grupas izstrādāto IMO Asamblejas rezolūcijas projektu „Par bunkera sertifikātu izsniegšanu berboutā reģistrētiem kuģiem”, kas rekomendē visām Bunkeru konvencijas dalībvalstīm atzīt, ka berboutā reģistrētiem kuģiem sertifikāts būtu jāizsniedz karoga valstij. Rezolūcija tika pieņemta IMO Asamblejas 26. kārtējā sesijā, kas notika laikā no 2009. gada 23. novembra līdz 2. decembrim Londonā.⁴⁷³

Vadoties no iepriekš minētā piemēra, autore prognozē, ka arī Vrakus aizvākšanas konvencijai stājoties spēkā, radīsies nepieciešamība pēc līdzīga rakstura rezolūcijas.

Saskaņā ar Vrakus aizvākšanas konvencijas 18. pantu konvencija stājas spēkā, kad pagājuši divpadsmit mēneši kopš dienas, kurā desmit valstis to parakstījušas bez atrunām par ratifikāciju, pieņemšanu vai apstiprināšanu vai deponējušas ģenerālsekretāram ratifikācijas, pieņemšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās instrumentus.

⁴⁷² Draft report of the Legal Committee on the work of its eighty-fourth session. Pieejams: https://www.ccaimo.mar.mil.br/secimo/Outros/outros_assuntos/LEG%2084.14.pdf [aplūkots 2014. gada 12. septembrī].

⁴⁷³ List of Resolutions adopted by the Assembly at the twenty-sixth session. Pieejams: http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26999/INF-10-Rev-1.pdf [aplūkots 2014. gada 13. septembrī].

Uz 2016. gada 2. augustu Vraku aizvākšanas konvenciju ir ratificējušas 29 valstis.⁴⁷⁴ Tā kā Dānija kā desmitā valsts konvenciju ratificēja 2014. gada 14. aprīlī, tad saskaņā ar konvencijas noteikumiem tā starptautiski stājās spēkā 2015. gada 14. aprīlī.

Izanalizējot Vraku aizvākšanas konvenciju, autore vēlas akcentēt to, ka konvencija regulē jautājumus tikai par bīstamu (apdraud vai traucē kuģošanu, rada apdraudējumu jūras videi) kuģu vraku aizvākšanu. Līdz ar to starptautiskā mērogā joprojām netiek regulēts jautājums par citu piekrastes valsts ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā nogrimušo kuģu vraku aizvākšanu. Otrs moments, uz ko autore vērš uzmanību ir tas, ka Vraku aizvākšanas konvencijas darbības zona ir konvencijas dalībvalsts ekskluzīvā ekonomiskā zona, jo, lai varētu konvenciju attiecināt arī uz dalībvalsts teritoriālo jūru, valstij ir jāiesniedz paziņojums IMO ģenerālsekretāram. Starptautiskā Kuģniecības palāta (*International Chamber of Shipping*) un Starptautiskā grupa “*P&I Clubs*” aicina valstis attiecināt konvenciju uz savām teritorijām, jo tādējādi tiktu nodrošināta lielāka tiesiskā regulējuma vienveidība un noteiktība, kuģu īpašnieku apdrošināšana un iespēja ar zaudējumu prasību tieši vērsties pie apdrošinātāja konvencijā minētajos gadījumos.⁴⁷⁵ Arī IMO Juridiskā komiteja savā 103. sesijā, kas notika no 2016. gada 8. līdz 10. jūnijam Londonā (Lielbritānija) aicināja IMO dalībvalstis, pievienojoties konvencijai, attiecināt to arī uz savu teritoriju, tajā skaitā teritoriālo jūru.⁴⁷⁶

Arī Eiropas Komisijas 2012. gada 30. novembra ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei par atbildību un tāda finansiālā kaitējuma atlīdzināšanu, kas patvēruma vietām radies, uzņemot kuģus, kam vajadzīga palīdzība,⁴⁷⁷ Komisija akcentē, ka Vraku aizvākšanas konvencijā īpaši noteikta iespēja piekrastes valstīm veikt patvēruma vietā esoša kuģa vraka aizvākšanu uz kuģa īpašnieka rēķina, kuram jābūt apdrošināšanai, kas sedz attiecīgo kaitējumu, atbilstīgi LLMC konvencijā noteiktajiem ierobežojumiem. Valstis, kuras ir Vraku aizvākšanas konvencijas dalībvalstis, pamatojoties uz īpašu paziņojumu, kas IMO ģenerālsekretāram sniegts saskaņā ar konvencijas 3.2. pantu,⁴⁷⁸ drīkst izslēgt LLMC noteikto kuģa īpašnieka atbildības ierobežojumu piemērošanu attiecībā uz kuģa vraka aizvākšanas izmaksām to teritorijā. Komisija iesaka visām dalībvalstīm, kuras ir LLMC 96 dalībvalstis izslēgt no minētās konvencijas piemērošanas jomas, kā tas iespējams saskaņā ar Vraku aizvākšanas konvencijas 3. panta otro daļu, izmaksas par kuģu

⁴⁷⁴ Summary of Status of Convention. Pieejams:

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> [aplūkots 2016. gada 21. augustā].

⁴⁷⁵ The Challenges and implications of removing shipwrecks in the 21st century. Lloyd's 2013, p. 37.

⁴⁷⁶ Report of the Legal Committee on the work of its one hundred and third session, page 14. Pieejams:

<http://www.iadc.org/wp-content/uploads/2016/07/LEG-103-14-Report-Of-The-Legal-Committee-On-The-Work-Of-Its-One-Hundred-And-Third-Session-Secretariat.pdf> [aplūkots 2016. gada 21. augustā].

⁴⁷⁷ Pieejams: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/;ELX_SESSIONID=swQRJzWF3ptQyFpQqh8HhGYwJJdnnVSny8tqqfpy1b2PvLr7Q47t!-2019517723?uri=CELEX:52012DC0715 [aplūkots 2014. gada 7. oktobrī].

⁴⁷⁸ Autores piezīme: saskaņā ar Vraku aizvākšanas konvencijas 3. panta otro daļu dalībvalsts var konvenciju attiecināt arī uz vrakiem, kas atrodas tās teritorijā un teritoriālajā jūrā.

vraku aizvākšanu to teritoriālajos ūdeņos, ietverot tajās patvēruma vietām nodarīto kaitējumu. Tas nozīmētu, ka par šādu kaitējumu nevar būt atbildības ierobežojuma.

Aplūkojot pieejamo informāciju par tām valstīm, kuras jau uz 2016. gada 2. augustu ir ratificējušas Vraku aizvākšanas konvenciju, redzams, ka no 29 konvencijas dalībvalstīm 15 valstis ir attiecinājušas konvenciju uz vrakiem, kas atrodas to teritorijās un teritoriālajā jūrā.⁴⁷⁹

Autores ieskatā attiecībā uz konvencijas darbības zonu Latvijas Republikai, kļūstot par Vraku aizvākšanas konvencijas dalībvalsti, varētu rasties problēmas ar Lietuvas Republiku. Kaut arī 1999. gada 7. jūlijā Ministru kabinets akceptēja Latvijas Republikas un Lietuvas Republikas līguma par teritoriālās jūras, ekskluzīvās ekonomiskās zonas un kontinentālā šelfa robežas noteikšanu Baltijas jūrā projektu un tas tika iesniegts ratificēšanai Saeimā, tomēr tālāk par pirmo lasījumu tas netika, un 2000. gada sākumā Latvijas – Lietuvas jūras robežlīguma ratifikācija Saeimā tika atlikta.⁴⁸⁰

4.3.2. Vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums ārvalstīs

Tiesisko pamatu valsts rīcībai ar vrakiem tās teritoriālajos ūdeņos nosaka valsts nacionālās tiesību normas un valsts suverēnās tiesības un pienākumi. Vraku izcelšanas un aizvākšanas darbi notiek pamatojoties uz piekrastes valsts, kuras pienākums saskaņā ar starptautiskajām tiesībām ir nodrošināt kuģošanas drošību savos ūdeņos, tai skaitā, attīrīt ūdeņus no nogrimušiem priekšmetiem, kas apdraud kuģošanas drošību, likumdošanu.⁴⁸¹

UNCLOS uzliek valstīm pienākumu atbilstoši atzīmēt kuģošanai potenciāli bīstamās vietas. Saskaņā ar UNCLOS 60. panta trešo daļu piekrastes valstij ir pienācīgi jāinformē pārējās valstis par tās ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā esošajām mākslīgajām salām, iekārtām un būvēm, un patstāvīgi jāuztur darba kārtībā brīdināšanas līdzekļi par minēto būvju esamību. Jebkuras iekārtas vai būves, kas ir pamestas vai netiek izmantotas, ir jālikvidē, lai nodrošinātu kuģošanas drošību. Savukārt saskaņā ar UNCLOS 24. panta otro daļu piekrastes valstij pienācīgā kārtā jāpaziņo par jebkurām tai zināmām kuģošanas briesmām tās teritoriālajā jūrā.

Tā kā vraki var radīt ļoti nopietnu apdraudējumu kuģošanai, tad iepriekš minētās konvencijas prasības attiecināmas arī uz kuģu vraku vietu norobežošanu, attiecīgi tās marķējot un nepieciešamības gadījumā aizvācot vai iznīcinot.

⁴⁷⁹Summary of Status of Convention. Pieejams:

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202016.pdf> [aplūkots 2016. gada 21. augustā].

⁴⁸⁰ Lejnieks M. Valsts robežu delimitācijas 20 gadi: pieredze un nākotnes izaicinājumi. Jurista vārds, 2013.30.jūlijs, nr.31, 12.lpp.

⁴⁸¹ Жудро А., Джавад Ю. Морское право. М., Транспорт, 1974, стр.339.

UNCLOS, izņemot tās 303. pantu, kas attiecas uz jūrā atrastiem arheoloģiskiem un vēsturiskiem objektiem, vraku definīciju nedod un jautājumus attiecībā uz vrakiem neregulē. Līdz ar to dažādās pasaules valstīs var tikt izvirzītas atšķirīgas prasības kuģu vraku īpašniekiem attiecībā uz to pienākumiem aizvākt vrakus.

Šinī nodaļā autore pētīs kuģu vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu dažādu valstu normatīvajos aktos, grupējot valstis pēc to piederības konkrētam pasaules tiesību lokam.

Apskatu autore sāks ar anglo-amerikāņu tiesību saimei piederošajām valstīm, kuru tiesību sistēma balstās uz *common law* (kopējo tiesību) darbības principiem, kur tiesas nolēmumam jau kopš pašiem vēsturiskās attīstības pirmsākumiem piemīt galvenā tiesību avota potenciāls.⁴⁸²

No minētās tiesību sistēmas valstīm tiks aplūkots vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums Apvienotajā Karalistē, Kanādā, Tanzānijas Apvienotajā Republikā, Sjerraleones Republikā, Jaunzēlandē, Amerikas Savienotajās Valstīs. Šajās valstīs tiesības tiek radītas likumdošanas ceļā statūtu vai Parlamenta aktu veidā.

Tālāk autore aplūkos vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu kontinentālās Eiropas tiesību loka valstīs, kuru tiesību sistēma balstās uz civilo tiesību (romiešu *ius civile*) darbības principiem. Kā šīs tiesību sistēmas valstis tiks aplūkotas Francijas Republika, Ukraina, Bulgārijas Republika, Krievijas Federācija.

No sociālistisko tiesību sistēmas valstīm tiks aplūkots vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums Vjetnamā.

Autore salīdzinās vraku aizvākšanas normatīvi tiesisko regulējumu arī mūsu kaimiņvalstīs - Igaunijas un Lietuvas Republikā.

Apvienotās Karalistes teritoriālajos ūdeņos saskaņā ar oficiālu publikāciju ir 10 000 vraku.⁴⁸³ Vrakus aizvākšanas jautājumus regulē *Merchant Shipping Act* (turpmāk – akts), kura jaunākā versija, kas konsolidēta 1995. gadā, stājas spēkā 1996. gada 1. janvārī. Šajā aktā ir konsolidētas tiesību normas no 1894. gada. Konsolidētais akts satur 316 daļas. Administratīvajām iestādēm – ostai un Galvenajai Bāku pārvaldei (*General Lighthouse Authority*) tiek dotas plašas administratīvās pilnvaras attiecībā uz vrakiem, kas tiek atrasti Apvienotās Karalistes teritoriālajos ūdeņos. Vrakus jautājumi tiek iekļauti akta devītajā daļā, kuras pirmajā nodaļā tiek regulēti glābšanas jautājumi, bet otrajā nodaļā ar vrakiem saistītie jautājumi. Vrakus nodaļas sākumā tiek regulēti jautājumi attiecībā uz rīcību ar Apvienotās Karalistes vai ārvalstu karoga kuģiem, kuri kļuvuši par vrakiem, uzskrējuši uz sēkļa vai nonākuši briesmās Apvienotās Karalistes teritoriālajos ūdeņos.

⁴⁸² Neimanis J. Ievads tiesībās. Rīga:2004, 119. lp.

⁴⁸³ Boison P. Safety at sea. Bureau Veritas Paris, art. 450.

Vispārējo uzraudzību pār vrakiem Apvienotās Karalistes teritoriālajos ūdeņos realizē Ministru kabinets (*the Secretary of State*), kas ar finanšu departamenta (*the Treasury*) piekrišanu var nozīmēt vienu vai vairākas personas par vraka saņēmēju (angļu val. – *receiver of wreck*). Katrai personai, kura atradusi vai pārņēmusi savā valdījumā vraku, ir par to jāpaziņo vraka saņēmējam. Līdzīgs regulējums ir arī Austrālijā, kur vraku aizvākšanas jautājumi tiek reglamentēti 1912. gada navigācijas aktā (*Navigation Act*).⁴⁸⁴ Ja vraka atradējs nav vraka īpašnieks, tad tam ir jārikojas saskaņā ar vraka saņēmēja norādījumiem vai arī vraks ir jānodod vraka saņēmējam. Arī jebkura nogrimuša kuģa krava vai citi priekšmeti, kas izskaloti krastā vai citādā veidā tikuši pazaudēti no kuģa, ir jānodod vraka saņēmējam. Vraka saņēmēja pienākums ir 48 stundu laikā pēc vraka pārņemšanas savā valdījumā sastādīt paziņojumu par vraku, kurā dots vrakam raksturīgo pazīmju apraksts un, ja pēc vraka saņēmēja ieskata vraka vērtība pārsniedz £5 000, tāds pats paziņojums jāsniedz arī Londonas Loida apdrošinātājiem. Ar sastādīto ziņojumu jābūt iespējai iepazīties jebkurai personai.

Ikvienu vraku, kurš atrodas vraka saņēmēja valdījumā, īpašniekam, ir tiesības pieprasīt vraku viena gada laikā no brīža, kad tas nonācis vraka saņēmēja valdījumā. Samaksājot par vraka glābšanu, kā arī ar to saistītos izdevumus un nodevas, vraka īpašnieks var atgūt vraku vai arī no vraka pārdošanas saņemtos ieņēmumus.

Vraka saņēmējs jebkurā laikā vraku var pārdot, ja viņš uzskata, ka vraka vērtība ir mazāka par £5,000, vai ja vraks ir pārāk sabojāts vai nav izdevīgi to glabāt, vai arī tā vērtība nesedz glabāšanas izdevumus. Šādā gadījumā pārdošanas ieņēmumus, atskaitot ar pārdošanu saistītos izdevumus, vraka saņēmējs patur tādiem pašiem mērķiem un prasībām, kā gadījumos, ja vraks nebūtu ticis pārdots. Visas tiesības uz Apvienotajā Karalistē vai tās teritoriālajos ūdeņos atrastiem nepieprasītiem vrakiem ir Viņas Majestātei un viņas karaliskajiem mantiniekiem.

Ikvienai personai, kura uzskata, ka tai ir radušās tiesības uz nepieprasītu Apvienotās Karalistes teritorijā vai tās teritoriālajos ūdeņos atrastu vraku, ir jāiesniedz vraka saņēmējam paziņojums ar savu tiesību uz vraku pamatojumu. Ja vraka saņēmējs uzskata pieprasījumu par pamatotu, tad tas 48 stundu laikā no tā brīža, ka ir pārņēmis pieprasījumā norādīto vraku savā valdījumā, nosūta paziņojumu ar vraka aprakstu un tam raksturīgajām pazīmēm uz pieprasījumā norādīto adresi. Ja viena gada laikā uz vraka saņēmēja valdījumā nonākušo vraku īpašnieks nav pieteicies, tad vraka saņēmējs, nodod vraku pieprasījuma uz vraku iesniedzējam, kuram tādā gadījumā jāsedz visas ar vraku saistītās izmaksas. Ja vraku nav pieprasījusi neviena persona, vraka saņēmējam vraks ir jāpārdod, un no pārdošanas ieņēmumiem vraka saņēmēja labā tiek veikti ieturējumi par izmaksām, kas saistītas ar vraka pārdošanu, citas viņa izmaksas un nodevas. Vraka saņēmējs glābējam samaksā Ministru kabineta noteikto summu. Pārpalikušo summu no vraka

⁴⁸⁴ Hoffman B. *Art and Cultural Heritage: Law, Policy and Practice*. Cambridge University Press, 2006, p.302.

pārdošanas, atskaitot visas iepriekš minētās izmaksas, vraka saņēmējs pārskaita valstij. Pēc minēto darbību veikšanas vraka saņēmējs tiek atbrīvots no jebkādas atbildības saistībā ar vraku. Tomēr tas neietekmē trešo personu tiesības risināt jautājumus, kas tām varētu rasties saistībā ar vraka īpašumtiesībām.

Personām, kuras Apvienotās Karalistes ūdeņos atrastu vraku izved un pārdod kādā citā ārvalsts ostā, tiek paredzēts sods. Par minēto pārkāpumu vainīgajai personai draud ieslodzījums cietumā uz laiku, kas nav ilgāks par pieciem gadiem.

Atsevišķa akta sadaļa (252) regulē ostu un aizsardzības dienestu tiesības attiecībā uz vraku aizvākšanu gadījumos, ja minēto dienestu kontrolei pakļautajās teritorijās kuģis ir nogrimis, uzskrējis uz sēkļa vai pamests tādā veidā, ka tas rada vai varētu radīt draudus navigācijai vai bāku sistēmai. Minētajos gadījumos attiecīgajām institūcijām tiek dotas tiesības pārņemt vraku savā valdījumā un vraku vai tā daļu izcelt, aizvākt vai iznīcināt, un līdz šo pasākumu veikšanai vraka vietu attiecīgi norobežot ar bojām vai ugunīm. Gadījumos, ja izceltais vraks var ātri aiziet bojā vai tā vērtība kavēšanās gadījumā var strauji kristies, attiecīgās institūcijas izcelto vraku var pārdot, paturot sev no pārdošanas ieņēmumiem ar pārdošanu saistītos izdevumus.

Minētie noteikumi ir attiecināmi uz jebkuru kuģa kravu, tā krājumiem vai balastu. Pārpalikums no vraka pārdošanas summas tiek rezervēts personām, kurām uz to ir tiesības. Citos gadījumos vraku var pārdot ne agrāk kā pēc septiņām dienām, kad vietējā laikrakstā tiek ievietots sludinājums par paredzēto vraka pārdošanu. Vraķa īpašnieks izcelto vraku pirms tā pārdošanas var atgūt jebkurā laikā, samaksājot tā tirgus cenu. Tirgus cena tiek noteikta, pamatojoties uz vienošanos starp vraka īpašnieku un attiecīgo institūciju, vai arī ja vienošanos neizdodas panākt, cenu nosaka Ministru kabineta nozīmēta persona. Attiecīgajām institūcijām minētajā gadījumā tiek izmaksāti vraka pārdošanas ieņēmumi.

Gadījumos, kad institūcijas vraku pārdevušas nekavējoties, pārdošanas ieņēmumi pēc ar pārdošanu saistīto izmaksu atskaitījuma, tiek ieskaitīti kopējā (sabiedrības) fondā.

Gadījumos, ja kuģis ir nogrimis, uzskrējis uz sēkļa vai pamests kuģu ceļā, vai jūras krastā, uz klints, sēklī vai uz uzbēruma tādā veidā, ka tas rada vai var radīt draudus navigācijai vai bākām, un attiecīgajiem ostu vai aizsardzības dienestiem nav tiesību izcelt, aizvākt vai iznīcināt vraku aktā noteiktajā veidā, tad minētās darbības ir tiesīga veikt attiecīgā vraka atrašanās vietai tuvākā galvenā bāku pārvalde (angļu val. – *lighthouse authority*). Ja vraku aizvākšanas rezultātā bāku pārvaldei radušos izdevumus nav iespējams segt no vraka pārdošanas ieņēmumiem vai arī pārdošana nav notikusi, tad minētie izdevumi pilnā apjomā tiek atgūti no vraka īpašnieka. Bet ja radušos

izdevumus nav iespējams atgūt minētajā veidā, tad tos attiecīgajai bāku pārvaldei sedz Galvenais Bāku fonds.⁴⁸⁵

Kanādā vraku jautājumi tiek regulēti Kanādas Kuģniecības Likumā (*Canada Shipping Act*)⁴⁸⁶, kura pamatā ir angļu Tirdzniecības Kuģniecības Likuma (*Merchant Shipping Act 1894*), septītā daļa. Saskaņā ar šo likumu vraka saņēmēja funkcijas pilda transporta ministra ieceltas personas. Ikvienai personai, kura ir atradusi vai pārņēmusi valdījumā vraku, kas atrodas Kanādas ūdeņos, vai arī ievedusi Kanādā vraku, kura īpašnieks nav zināms, pēc iespējas visīsākajā laikā jāziņo par to vraka saņēmējam un jāveic visi vraka saņēmēja dotie norādījumi attiecībā uz vraku, tajā skaitā, nogādājot to vraka saņēmējam tā norādītajā laikā vai arī paturot to valdījumā saskaņā ar vraka saņēmēja dotajiem norādījumiem.

Saņemot paziņojumu par vraku, vraka saņēmējs var veikt tādas darbības, kas pēc viņa ieskata ir vispieņemamākās vraka īpašnieka noskaidrošanai, ieskaitot paziņojuma sniegšanu par vraku. Persona, kura ir paziņojusi par vraku likumā noteiktajā kārtībā un izpildījusi visus tai dotos norādījumus, ir tiesīga uz glābēja atlīdzību, ko noteicis vraka saņēmējs.

Kā glābēja atlīdzība var būt vraks, vraka daļa vai ieņēmumi no rīcības ar to. Vraka saņēmējam ir jānodot vraks vai jāsamaksā no vraka pārdošanas saņemtie ieņēmumi personai, kura pieteikusi īpašumtiesības uz vraku, iesniedzot īpašuma prasību ministra noteiktajā formā 90 dienu laikā pēc vraka nonākšanas vraka saņēmēja valdījumā un samaksājot glābējam vraka saņēmēja noteikto glābēja atlīdzību, un visus vraka saņēmējam radušos izdevumus un nodokļus. Noteiktā glābēja atlīdzība nevar pārsniegt vraka vērtību.

Vraka saņēmējs var pārdot vai iznīcināt vraku gadījumā, ja vraka īpašnieks nav pieteicies uz vraku 90 dienu laikā vai jebkurā citā laikā, ja, pēc vraka saņēmēja uzskata vraka vērtība ir mazāka par £5,000 (EUR 5777,88)⁴⁸⁷ vai vraka glabāšanas izmaksas pārsniedz vraka vērtību, vai arī vraks rada draudus sabiedrības veselībai vai drošībai. Otrajā gadījumā vraka pārdošanas rezultātā iegūtie ieņēmumi vraka saņēmējam jāglabā ne mazāk kā 90 dienas no vraka pārņemšanas valdījumā.

Gadījumos, ja 90 dienu laikā vraka īpašnieks nav pieteicies, vai arī neviena prasība uz vraku nav iesniegta laika periodā, ko vraka saņēmējs uzskata par pietiekamu šādas prasības iesniegšanai, ieņēmumi no vraka pārdošanas, atskaitot glābēja atlīdzību, vraka saņēmēja nodevas un izdevumus, jāiemaksā galvenajam vraka saņēmējam, kas veido daļu no konsolidētā ieņēmumu fonda (angļu val. – *Consolidated Revenue Fund*).⁴⁸⁸

⁴⁸⁵ Merchant Shipping Act 1995, art. 253 (3).

⁴⁸⁶ Pieejams: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-10.15/index.html> [aplūkots 2014. gada 30. martā].

⁴⁸⁷ Pēc Latvijas Bankas valūtas kursa uz 19.08.2016.

⁴⁸⁸ Canada Shipping Act, 2001, art. 160 (3).

Ja persona ir pieteikusi savas tiesības uz vraku, bet 30 dienu laikā pēc vraka saņēmēja brīdinājuma nesamaksā glābēja atlīdzību, nodokļus un izdevumus, vraka saņēmējs var rīkoties pēc saviem ieskatiem ar vraku vai tā daļu, un šādas rīcības rezultātā iegūto summu, atskaitot iepriekš minētās izmaksas nodot attiecīgajai personai. Šādos gadījumos vraka saņēmējs ir atbrīvots no jebkādas atbildības attiecībā uz vraku. Saskaņā ar likuma noteikumiem valdība var noteikt atsevišķu regulējumu attiecībā uz vraku ar kultūrvēsturisku vērtību aizsardzību, nosakot attiecīgas piekļuves atļaujas attiecībā uz minēto vraku kategoriju.

Salīdzinot Apvienotās Karalistes un Kanādas vraku aizvākšanas normatīvo regulējumu, autore secina, ka tajos tiek paredzētas plašas tiesības un pilnvaras administratīvajām struktūrām. Uz vraku izcelšanu un aizvākšanu tiek attiecināti noteikumi par kuģu glābšanu, paredzot glābējam taisnīgu atlīdzību par glābšanu, ko sedz vraka īpašnieks vai arī attiecīgās institūcijas no vraka pārdošanas rezultātā gūtajiem ienākumiem. Abos regulējumos vraka īpašniekam tiek noteikts konkrēts termiņš vraka pieprasīšanai no vraka saņēmēja – pirmajā gadījumā tas ir viens gads, otrajā – 90 dienas.

Aplūkojot Kanādas tiesu praksi attiecībā uz *Canada Shipping Act* ietverto normu interpretāciju, autore skatījumā interesanta ir lieta *Brooks Aviation Inc. v Boeing SB-17G, 2004 FC 710*⁴⁸⁹. Prasība tika iesniegta Federālajā tiesā par glābēja atlīdzību saistībā ar lidmašīnas B-17 vraku, kas 1947. gada ziemā bija cietusi avārijā uz Labadora ezera ledus. Nākošā gada pavasara atkusnī lidmašīna bija ezerā noslīkususi. Prasītājs lidmašīnu bija atradis 1998. gadā un savu prasību pamatoja ar to, ka viņam ir radusies jūras privilēģija *in rem*, ka viņam ir valdījums uz *res* un ka prasītājam ir tiesības uz pilnu un taisnīgu glābēja atlīdzību. Tiesa speciāli izskatīja jautājumu par to vai *Canada Shipping Act* ir paredzēti kādi ierobežojumi attiecībā uz lidmašīnu glābšanu jūrā vai ezeros. Tiesa lēma, ka likums nenosaka limitus attiecībā uz lidmašīnu glābšanas operācijām minētajos rajonos.

Tiesa analizēja glābšanas prasību, nosakot, ka ir nepieciešami trīs priekšnoteikumi:

- 1) īpašumam jābūt briesmās;
- 2) glābējam jābūt brīvprātīgam;
- 3) glābšanas operācijai jābūt veiksmīgai.

Minētajā lietā tiesa konstatēja pirmos divus priekšnoteikumus, bet tā kā lidmašīna vēl nebija atgūta, tad glābšanas operācija nav uzskatāma par izdevušos, līdz ar to prasītājam vēl nav radusies glābšanas prasība. Tomēr konkrētajā gadījumā tiesa norādīja, ka tā ir gatava aizstāvēt prasītāja prioritārās tiesības uz atradumu pēc turpmāka prasītāja lūguma.

⁴⁸⁹ Salvage and Wrecks. Case Summaries. Pieejams: <http://www.admiraltylaw.com/salvage.htm> [aplūkots 2014. gada 7. aprīlī].

Tanzānijā vraku jautājumu reglamentē Tirdzniecības Kuģniecības Likums (*The Merchant Shipping Act*, 2003)⁴⁹⁰ (turpmāk – kuģošanas akts). Tanzānijas Apvienotā Republika ir valsts Austrumāfrikā, kas līdz 1961. gadam bija Apvienotās Karalistes kolonija, līdz ar to arī tās likumdošanā jūtama minētās valsts ietekme. Vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums tiek iekļauts glābšanas nodaļā ar kopēju nodaļas nosaukumu “Vraki un glābšana”.⁴⁹¹

Saskaņā ar kuģošanas aktu vispārējo pārraudzību attiecībā uz vraku jautājumiem realizē Kuģu reģistrators (angļu val. – *Registrar of Ships*), kurš ar paziņojumu laikrakstā var iecelt jebkuru personu par vraka saņēmēju jebkurā rajonā, lai veiktu likumā noteiktos vraka saņēmēja pienākumus. Vraka saņēmējam bez citām tiesībām ir arī glābēja tiesības attiecībā uz izglābto īpašumu, kā arī tiesības arestēt vai aizturēt īpašumu, kamēr nav samaksāti attiecīgie glābšanas izdevumi un nodevas vai arī sniegts attiecīgs samaksas nodrošinājums.

Ja Tanzānijā vai pie tās krastiem kāds kuģis nogrimst, uzskrien uz sēkļa vai atrodas briesmās, vraka saņēmējam jānododas uz negadījuma vietu iepazīties ar negadījuma apstākļiem. Ierodoties negadījuma vietā, vraka saņēmējs pārņem visu klātesošo cilvēku vadību un tam ir tiesības dot rīkojumus visām personām attiecībā uz kuģa un cilvēku glābšanas pasākumiem. Ikviens persona, kura nepakļaujas vraka saņēmēja rīkojumiem ir saucama pie atbildības, un šādu personu var sodīt ar naudas sodu Tanzānijas šiliņos, summā, kas ekvivalenta USD 3000, vai arī notiesāt ar ieslodzījumu uz laiku ne ilgāku par 12 mēnešiem, vai arī uzlikt abus sodus vienlaicīgi. Vraka saņēmējam ir dotas pilnvaras arī ierosināt arestēt un līdz tiesas procesam turēt apcietinājumā personas, kuras aplaupa, rada nekārtības vai kavē kuģa glābšanas darbus. Saskaņā ar kuģošanas aktu ikvienai personai, kura pārņēmusi Tanzānijas teritorijā atrodošos vraku savā valdījumā, pēc iespējas ātrāk vraks ir jānodod vraka saņēmējam. Tādas pašas prasības attiecināmas arī uz pamestu vraku, kurš atrasts ārpus Tanzānijas teritorijas, un pēc tam ievests šajā teritorijā. Ja persona minēto prasību neizpilda, tad tā ir saucama pie atbildības un sodāma ar naudas sodu, kura summa nepārsniedz divkārtu vraka vērtību, kā arī zaudē glābēja jūras privilēģiju.

Ja vraka saņēmējam ir aizdomas vai viņa rīcībā nonākusi informācija par to, ka par vraka atrašanu ir noklusēts vai arī vraks atrodas kādas personas valdījumā, kura nav tā īpašnieks, vraka saņēmējs var griezties tiesā pēc ordera, kas tam dod tiesības ierasties jebkurā mājā vai vietā, kā arī apmeklēt jebkuru kuģi un to arestēt un aizturēt. Minētajā gadījumā tā persona, kura vraka saņēmējam sniegusi iepriekš minēto informāciju par vraku, ir tiesīga saņemt glābēja atlīdzību vraka saņēmēja noteiktajā apmērā. Ja vraka saņēmēja valdījumā nonāk vraks, kura īpašnieks nav zināms,

⁴⁹⁰ The Merchant Shipping Act, 2003. Pieejams: <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/tz.merchantshippingact.pdf> [aplūkots 2013. gada 23. martā].

⁴⁹¹ The Merchant Shipping Act, 2003. Pieejams: <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/tz.merchantshippingact.pdf> Part XV. [aplūkots 2014. gada 23. martā].

tad vraka saņēmējam 48 stundu laikā visiem pieejamā vietā vraka saņēmēja ofisā vai vietā, kur vraks ir atrasts vai arestēts, vai pieņemts valdījumā, jānovieto vraka apraksts ar tam raksturīgajām pazīmēm, tādu pašu aprakstu nosūtot Kuģu reģistratoram, kurš to nekavējoties publicē izplatītā dienas laikrakstā.

Vraka īpašnieks pieteikt īpašuma tiesības uz vraku var sešu mēnešu laikā no brīža, kas vraka saņēmējs to pārņēmis savā valdījumā. Šādā gadījumā vraka īpašniekam pēc muitas, ostas un citu nodevu, glābšanas atlīdzības un citu izdevumu apmaksas ir tiesības atgūt vraku vai arī no vraka pārdošanas saņemtos ienākumus.

Ja pēc vraka saņēmēja uzskata, vraka, kas atrodas tā valdījumā, pārdošana nesīs lielāku labumu tajā ieinteresētajām pusēm, vai arī ja vraks ir bīstams, vraka saņēmējs to var pārdot nekavējoties. Visi no vraka pārdošanas saņemtie ieņēmumi, atskaitot nodevas un pārējos izdevumus, tiek sadalīti tāpat kā tajā gadījumā, ja vraks nebūtu ticis pārdots. Ja vraks netiek pieprasīts sešu mēnešu laikā kopš tā nonākšanas vraka saņēmēja valdījumā, vraka saņēmējs var to pārdot un no pārdošanas saņemtos ienākumus, atskaitot savus izdevumus un glābēja atlīdzību, pārskaitīt valdībai. Pēc vraka nodošanas tā īpašniekam vai pēc īpašniekam pienākošos summu samaksas, vraka saņēmējs tiek atbrīvots no jebkuras atbildības saistībā ar vraku.

Atsevišķa kuģošanas akta nodaļa regulē vraku aizvākšanu no ostām. Ja kuģis ir nogrimis, uzskrējis uz sēkļa vai pamests ostās, kuras ir pakļautas ostu pārvaldēm, un pēc ostas pārvaldnieka domām vraks rada draudus kuģošanai, ostas pārvalde var pārņemt vraku savā valdījumā un to izcelt, aizvākt vai iznīcināt pilnībā vai kādu tā daļu, līdz vraka izcelšanai apzīmēt vraka vietu ar gaismām vai bojām, un pēc vraka izcelšanas to pārdot pilnībā vai kādu tā daļu, kā arī jebkuru citu ar kuģi saistīto īpašumu. Saņemtos pārdošanas ieņēmumus, atskaitot no tiem savus izdevumus, ostas pārvalde ieskaita depozītā kā maksājumu personai, kura pieteiks tiesības uz vraku.

Tiesības uz vraku persona var pieteikt viena gada laikā no vraka pārdošanas, pretējā gadījumā tā zaudē tiesības uz depozītu. Gadījumā, ja ar vraka izcelšanu, aizvākšanu vai iznīcināšanu saistītās izmaksas nesedz ieņēmumi no vraka pārdošanas, šīs izmaksas ostas pārvaldei sedz vraka īpašnieks. Tādas pašas pilnvaras kā ostu pārvaldēm kuģošanas akts paredz arī ministram, ja kuģis ir nogrimis, uzskrējis uz sēkļa vai pamests krastā, vai uz klints vai sēklī, un pēc ministra uzskata, tas var radīt draudus kuģošanai.

Otra valsts, kas arī ieguvusi neatkarību no Apvienotās Karalistes 1961. gadā, ir Rietumāfrikas valsts Sjerraleones Republika (*Sierra Leone*). Arī šinī valstī ir redzama Apvienotās Karalistes tiesību ietekme. Vraku aizvākšanas jautājumi tiek regulēti ar *Merchant Shipping Act*, 2003⁴⁹². Salīdzinot šo abu valstu jūras tiesību aktus redzams, ka tie abi vraku aizvākšanas

⁴⁹² The Merchant Shipping Act, 2003, on the Sierra Leone Web. Pieejams: <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/tz.merchantshippingact.pdf> [aplūkots 2013.gada 23.martā].

jautājumus regulē vienādi, nosakot par vrakiem atbildīgo personu – vraku saņēmēju, kuram tiek piešķirtas plašas pilnvaras attiecībā uz valsts ūdeņos nogrimušajiem vai pamestajiem vrakiem.

Tomēr starp abiem minēto valstu vraku aizvākšanas regulējumiem ir saskatāmas arī atšķirības. Tā, piemēram, Sjerraleones Republikas likums nosaka, ka republikas valdībai ir tiesības uz visiem nepieprasītajiem republikas teritorijā atrastajiem vrakiem, izņemot tās teritorijas, kurās valdība ir piešķīrusi šādas tiesības citām personām.⁴⁹³

Otra atšķirība starp abiem aplūkojamiem aktiem ir tā, ka Sjerraleones Republikas likumā ir paredzētas tiesības nogrimuša vai uz sēkļa uzskrējuša kuģa īpašniekam, saņemot vraka saņēmēja atļauju, iznīcināt vraku. Vraka saņēmējs, izsniedzot šādu atļauju, vienlaicīgi var noteikt veidu, kādā kuģa īpašniekam minētā darbība veicama, lai mazinātu piesārņojuma draudus. Vēl atšķirīga iezīme ir tā, ka attiecīgajai amatpersonai (angļu val. – *Executive Director*) ir tiesības republikas ūdeņos esoša vraka vietu pasludināt par aizliegtu zonu gadījumos, ja attiecīgā amatpersona ir pārliecināta, ka vraks var radīt apdraudējumu cilvēku dzīvībai vai īpašumam. Tomēr likumā netiek noteikts nekāds termiņš uz cik ilgu šāds statuss attiecīgajai vraka vietai tiek noteikts, līdz ar to autores skatījumā šāдай normai var būt arī negatīva ietekme attiecībā uz iespējami ātrāku bīstamo vraku aizvākšanu.

Saskaņā ar Jaunzēlandes Jūras transporta aktu⁴⁹⁴, kas ir Jaunzēlandes Parlamenta pieņemts likums, vraka jēdzienā tiek ietverta arī lidmašīna, kas ir pamesta, izmesta uz sēkļa vai nonākusi briesmās jūrā vai upēs, ezeros vai citos Jaunzēlandes iekšējos ūdeņos. Ja kuģis vai lidmašīna ir cietusi katastrofā, uzskrējusi uz sēkļa vai nokļuvusi briesmās Jaunzēlandes ūdeņos, tad attiecīgi norīkota amatpersona – direktors ir pilnvarots dot attiecīgus norādījumus, kas viņaprāt ir nepieciešami, lai glābtu kuģi vai lidmašīnu, pasažieru un apkalpes dzīvības, kuģa vai lidmašīnas kravu un aprīkojumu. Ja direktors uzskata, ka katastrofā cietušais kuģis vai lidmašīna, vai tā krava vai aprīkojums apdraud navigāciju, viņš par to paziņo attiecīgā kuģa īpašniekam, kura pienākums ir veikt attiecīgus drošības pasākumus un apdraudējumu novērst.

Ikvienai personai, kura atradusi vai pārņēmusi valdījumā Jaunzēlandes ūdeņos esošu vraku, ir pienākums par to paziņot direktoram, vai arī gadījumā, ja minētā persona nav vraka īpašnieks, tai vraks ir jānodod policijā vai arī jāļauj policijai to pārņemt savā valdījumā. Direktors saņemto informāciju par vraku nodot tālāk attiecīgajām institūcijām pēc sava ieskata. Ja persona nav izpildījusi tai uzlikto ziņošanas par vraku pienākumu, tā zaudē jūras privilēģiju uz izglābto kuģi, un, ja tā nav vraka īpašnieks, tad vainīgā persona ir atbildīga vraka īpašniekam divkārsā vraka vērtībā.

⁴⁹³ The Merchant Shipping Act, 2003, on the Sierra Leone Web, 366. Pieejams:

<http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/tz.merchantsshippingact.pdf> [aplūkots 2014. gada 23. martā].

⁴⁹⁴ Maritime Transport Act 1994. Pieejams:

<http://www.legislation.govt.nz/act/public/1994/0104/latest/DLM334660.html> [aplūkots 2014. gada 30. martā].

Jaunzēlandes likums dod direktoram tiesības veikt bīstamu vraku aizvākšanu gadījumos, ja vraka īpašnieks to nedara direktora paziņojumā norādītajā veidā un laikā. Šādos gadījumos direktors var pārņemt vraku savā valdījumā un aizvākt vai iznīcināt bīstamo vraku. Direktors var vraku kā arī visu ar to saistīto īpašumu pārdot pēc sava ieskata. No pārdošanas ienākumiem direktors atskaita visus savus ar vraka aizvākšanu saistītos izdevumus, un ja ieņēmumi no vraka pārdošanas nav pietiekami visu izdevumu segšanai, pārējo nepieciešamo summu direktoram sedz bīstamā vraka īpašnieks vai kapteinis vai operators.

Amerikas Savienotajās Valstīs (ASV) vraku aizvākšanu kuģojamos ūdensceļos reglamentē ASV Kongresa izdotie statūti (*statutory law*), kas kodificēti ASV Kodeksā⁴⁹⁵ (turpmāk – statūti).

Pirmais amerikāņu vraku likumdošanas akts bija 1899.gada *Rivers and Harbours Appropriation Act*.⁴⁹⁶, kas tika papildināts 1974, dodot tiesības federālajām institūcijām iejaukties ne tikai ASV piederošajos kuģojamos ūdeņos, bet arī jūrā virs kontinentālā šelfa.⁴⁹⁷

Saskaņā ar spēkā esošo normatīvo regulējumu ASV valdībai ir tiesības no kuģa nogrimšanā vainojamā kuģa īpašnieka atgūt visus zaudējumus, kas saistīti ar vraka aizvākšanu.⁴⁹⁸

ASV Krasta apsardzei ir piešķirtas pilnvaras apzīmēt un aizvākt ikvienu kuģi vai citu objektu, kas apdraud kuģošanu. Kuģa īpašnieka atbildība par pamestu vraku teorētiski tiek ierobežota ar prasību pret kuģi *in rem*, tomēr praksē, ja kuģis kļuvis par vraku īpašnieka vainas dēļ, īpašnieks to nevar vienkārši pamest, tādējādi atbrīvojoties no vraka izcelšanas un aizvākšanas pienākuma.

Statūtu 33. daļas 9. nodaļa attiecas uz kuģojamiem ūdensceļiem (ūdeņi, pa kuriem var aizbraukt uz jūru vai uz citu ASV štatu), kas ir federālās valdības pārraudzībā. Saskaņā ar 9. nodaļas noteikumiem (409. pants) ir aizliegts noenkurot, nogremdēt vai novietot kuģus vai citus peldošus objektus kuģojamos kanālos tādā veidā, ka tie traucē citu kuģu kustībai vai apdraud navigāciju. Bet, ja kāds kuģis vai kuģošanas līdzeklis nogrimst, tad kuģa īpašnieka pienākums ir nekavējoties vraka vietu apzīmēt ar bojām vai signālugunīm tik ilgi, kamēr vraks netiek aizvākts vai atzīts par pamestu. Vraka īpašnieka pienākums ir nekavējoties vraku aizvākt, bet noteikto pienākumu neizpilde no vraka īpašnieka puses tiek uzskatīta par atteikšanos no vraka (angļu val. - *abandonment*). Šādā gadījumā vraku aizvāc valsts uz vraka īpašnieka rēķina.

Statūtu 414. pants paredz tiesības ASV militārai personai – *Secretary of the Army* jebkuru nogrimušu kuģi, laivu, plostu vai jebkuru citu konstrukciju, kas traucē vai apdraud kuģošanu ezerā, upē, ostā, kanālā vai citā kuģojamā ūdensceļā, un atrodas tur ilgāk par 30 dienām, aizvākt pēc sava

⁴⁹⁵ Pieejams: <http://www.law.cornell.edu/uscode/text/33> [aplūkots 2014. gada 7. aprīlī].

⁴⁹⁶ Boison P. Safety at sea. Bureau Veritas Paris, art. 673.

⁴⁹⁷ Ibid.

⁴⁹⁸ Chen X. Limitation of Liability for Maritime Claims: A study of U.S. Law, Chinese law and International Conventions. Kluwer Law International, 2001, p. 40.

ieskata. Šinī gadījumā minētā persona ar aizvākto objektu var rīkoties pēc saviem ieskatiem – to iznīcināt vai pārdot, pie tam nenesot nekādu atbildību par zaudējumiem aizvāktā objekta īpašniekam. Vai arī *Secretary of the Army* var publicēt vietējā laikrakstā paziņojumu par nogrimušo objektu ar pieprasījumu to aizvākt, vai arī izsludināt konkursu uz vraka aizvākšanu, slēdzot līgumu ar to uzņēmēju, kurš vraku aizvāks valstij visizdevīgākajā veidā, kā līguma nosacījumu paredzot, ka vraks ar visu uz tā atrodošos kravu kļūs par uzņēmēja īpašumu. Pants nosaka, ka jebkuri naudas līdzekļi, kas tiek iegūti no šāda vraka pārdošanas vai kas saņemti no uzņēmēja, tiek ieskaitīti valsts kasē. Saskaņā ar šī panta nosacījumiem, aizvāktā vraka īpašnieks ir atbildīgs valstij par jebkurām izmaksām, kuras netiek atgūtas iepriekš minēto darbību rezultātā.

Nākošā 415.pantā tiek dots kopsavilkums par navigācijai bīstamu kuģošanas līdzekļu aizvākšanu un šo objektu īpašnieku atbildību, vēlreiz uzsverot:

a) ka ārkārtas gadījumos, ja kuģojamos ūdensceļos kuģis, laiva, cits kuģošanas līdzeklis vai plostis, vai citāda līdzīga struktūra ir nogrimusi vai uzskrējusi uz sēkļa un *Secretary of the Army* uzskata, ka objekts rada apdraudējumu navigācijai, tad minētajai personai ir tiesības nekavējoties nogrimušo objektu pārņemt savā valdījumā ar tiesībām to aizvākt vai iznīcināt, lai nekavējoties attīrītu ūdeņus no bīstamā objekta, un nevienam nav tiesību iejaukties vai aizkavēt šādu rīcību. Vienlaikus minētajai amatpersonai tiek paredzētas arī tiesības pēc saviem ieskatiem nosūtīt rakstisku paziņojumu objekta īpašniekam ar prasību aizvākt objektu. Faktiskie izdevumi, ieskaitot administratīvās izmaksas, kas saistītas ar minēto objektu aizvākšanu, gulstas uz kuģi un tā kravu, un ja īpašnieks šos izdevumus nesedz vai atsakās tos valstij atlīdzināt 30 dienu laikā pēc paziņojuma saņemšanas, tad amatpersona var izcelto objektu un visus ar to saistītos priekšmetus pārdot, visus ieņēmumus no pārdošanas ieskaitot valsts kasē;

b) ne vēlāk kā 24 stundas pēc krasta apsardzes amatpersonas rīkojuma izdošanas par kuģošanas apstādināšanu sakarā ar vraka nogrimšanu vai uzskriešanu uz sēkļa, vraka īpašnieka pienākums ir aizvākt vraku, izmantojot visātrāko pieejamo metodi, bet ja viņš to atsakās darīt, tad tiesības vraku aizvākt iegūst *Secretary of the Army*;

c) kuģa īpašnieks, nomnieks vai operators ir atbildīgs valstij par jebkurām izmaksām, ieskaitot administratīvās izmaksas, kas saistītas ar vraka izcelšanu, aizvākšanu vai iznīcināšanu, un kas pārsniedz no vraka pārdošanas saņemtos ieņēmumus. Jebkuri no īpašnieka atgūtie līdzekļi tiek ieskaitīti valsts kasē.

Aplūkojot ASV Kodeksā ietverto vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu, autore secina, ka kodekss attiecas tikai uz kuģojamos ūdensceļos nogrimušajiem vrakiem, kuri var radīt vai rada draudus vai šķēršļus navigācijai. Kodeksā ietvertās normas vērstas uz navigācijas drošības nodrošināšanu kuģojamos ūdensceļos, piešķirot plašas pilnvaras par kuģošanas drošību šajos ūdeņos atbildīgajām amatpersonām. Kodekss nosaka ļoti stingras prasības nogrimušo objektu

īpašniekiem, pieprasot visīsākajā laikā aizvākt vrakus, bet ja šī prasība netiek pildīta, tad īpašniekam jebkurā gadījumā jāsedz valstij ar vraka aizvākšanu saistītās izmaksas. Kodeksā ietvertais regulējums angļu admirālītātes tiesībās tiek apzīmēts ar jēdzienu „*Compulsory by law*”, kas nosaka vraka īpašnieka atbildību par vraka aizvākšanu neatkarīgi no tā, vai vraka īpašnieks ir pieteicis abandonu vai nē.

Common law valstīs vraku un to kravas izcelšanas darbi tiek uzskatīti par glābšanas operācijām. Lietā *Great Lakes Towing Co. v. St. Joseph-Chicago S.S.Co.* (1918) kurā prasītāja, kurš bija sniedzis pakalpojumus nogrimušā kuģa Eastland, kurš, nogrimstot šaurā, kuģojamā upē, bija kļuvis par šķērslī navigācijai un apdraudējumu citiem kuģiem, tika atzīts par glābēju, kuram radusies jūras prasība pret kuģi in rem.⁴⁹⁹ Amerikas tiesas parasti glābšanas tiesības uzskata par *ius gentium* kā starptautisko parašu tiesību normu, turpretī Lielbritānijas tiesas to uzskata par nacionālo tiesību sastāvdaļu.⁵⁰⁰ ASV praksē vraki līdz šim tiek uzskatīti kā jūras briesmās esoši objekti un līdz ar to uz tiem attiecinot glābšanas tiesības.⁵⁰¹

Francijā ir pieņemti vairāki likumi attiecībā uz vraku tiesisko regulējumu, tie ir 1961. gada 24. novembra Likums, kas grozīts ar 1982. gada 23. novembra Likumu, un 1961. gada 26. decembra Dekrēts, kas grozīts ar 1978. gada 3. augusta Dekrētu un 1985. gada 21. jūnija Dekrētu.⁵⁰²

Francijas likumdošanā vrakam ir dota plaša definīcija, kas ietver sevī:

a) jūras kuģus vai lidmašīnas, kas zaudējuši spēju kuģot un pamesti kopā ar kravu (pēc kuģošanas spējas zaudēšanas pazīmes vraki atšķirami no pamestiem kuģiem, kuri saglabājuši kuģošanas spēju un uz kuriem attiecas 1985. gada 3. jūlija Likums);

b) pamestas laivas, dzinēji, enkuri un zvejas piederumi, kā arī jebkuras kuģa vai lidmašīnas atliekas;

c) izmesta vai jūrā iekritusi krava, bet ne brīvprātīgi jūrā izmesta vai krastā atstāti objekti ar mērķi izvairīties no muitas formalitātēm.

Ikvienam vraka atradējam nekavējoties par to jāpaziņo jūras administrācijai, kurai ir plašas pilnvaras iejaukties gadījumos, kad rodas draudi kuģošanai.

1978. gada 3. augusta Dekrēts nosaka dažādu kategoriju bīstamu vraku aizvākšanas vai iznīcināšanas procedūras, neatkarīgi no tā, vai tie rada piesārņojuma draudus vai nē. Minētajām procedūrām ir divi soļi. Sākumā vraka īpašniekam tiek izteikts aicinājums aizvākt vraku. Ja vraka īpašnieks vraku neaizvāc, tad jūras administrācija uzņemas pati vraka aizvākšanas pienākumus uz

⁴⁹⁹ Essays on maritime legislation, Volume I. Seminar on maritime liens and mortgages and on enforcement of securities. CMI, Genoa, Italy, 1990, p. 183.

⁵⁰⁰ The protection of the underwater cultural heritage: before and after the 2001 UNESCO Convention. Edited by Roberta Garabello and Tullio Scovazzi, Martinus Nijhoff, Publishers, 2003, p. 196.

⁵⁰¹ Ibid, p. 201.

⁵⁰² Boisson P. Safety at sea. Bureau Veritas Paris, art. 674.

vraka īpašnieka rēķina un riska. Ja tiek apdraudēta navigācija, zvejniecība, vai radīti draudi videi, no vraka īpašnieka tiek pieprasīta nekavējoša darbība.

Ar 1982. gada 24. novembra Likumu tiek pastiprinātas jūras administrācijas juridiskās pilnvaras. Administrācija var iejaukties nekavējoties bez paziņošanas īpašniekam gadījumos, ja vraka īpašnieks neizceļ vraku, vai arī atņemt īpašniekam īpašuma tiesības, ja vraks stāv atstāts vairāk nekā piecus gadus. Ja vraks netiek pieprasīts minētajā piecu gadu termiņā, tad administrācija var pārdot vraku, paturot sev vraka pārdošanas ieņēmumus.

1985. gada 21. jūnija Dekrēts nodrošina institūcijas ar vēl lielākām pilnvarām attiecībā uz bīstamiem vrakiem un satur speciālus noteikumus attiecībā uz konteineru vrakiem.

Beļģijā vraku aizvākšanu reglamentē 1989. gada 11. aprīļa Vrakus aizvākšanas akts (*Wreck Removal Act*), kas nosaka vispārēju vraku aizvākšanas pienākumu, paredzot to, ka gadījumā, ja vraka īpašnieks nevar aizvākt vraku, tad šis pienākums jāveic kuģa kapteinim.⁵⁰³

Ukrainas Jūras tirdzniecības kodeksā⁵⁰⁴ netiek lietots jēdziens “vraks”, bet kodeksa IV nodaļa “Jūras osta” reglamentē jūrā nogrimuša īpašuma izcelšanu. Ar nogrimušu īpašumu minētās nodaļas izpratnē tiek saprasti avārijā cietuši kuģi vai citi peldlīdzekļi, jebkādas peldspējīgas iekārtas, lidmašīnas, to atliekas, aprīkojums, krava un citi priekšmeti, neatkarīgi no tā, vai tie atrodas uz vai zem ūdens, vai nogrimuši jūras dibenā vai izsviesti uz sēkļa vai krastā. Kodeksa noteikumi attiecas tikai uz Ukrainas teritoriālā jūrā vai iekšējos ūdeņos nogrimušā īpašuma izcelšanu, aizvākšanu vai iznīcināšanu. Šie noteikumi neattiecas uz militāro nogrimušo īpašumu un uz kultūrvēsturiska īpašuma izcelšanu.

Ja īpašums nogrimis jūras ostas akvatorijā, tad visas darbības saistībā ar tā izcelšanu un aizvākšanu saskaņojamas ar ostas vadību. Kodekss neregulē minētā īpašuma īpašumtiesību jautājumus. Ja nogrimušā īpašuma īpašnieks vēlas izcelt savu īpašumu, tad viņam par savu nodomu ir jāinformē tuvākā jūras osta viena gada laikā no īpašuma nogrimšanas. Osta nosaka īpašuma izcelšanai paredzēto termiņu, izcelšanas darbu kārtību un informē par to īpašnieku.

Atsevišķi noteikumi tiek paredzēti attiecībā uz rīcību ar bīstamu īpašumu. Ja nogrimušais īpašums ir bīstams kuģošanai, hidrogrāfiskām vai citāda veida darbībām jūrā, vai arī tas rada draudus cilvēku dzīvībai vai veselībai, vai apkārtējai videi, tā īpašniekam ir nekavējoties jāpaziņo par šāda īpašuma nogrimšanu tuvākajai ostai un pēc ostas pieprasījuma tās noteiktajā laikā nogrimusī manta jāizceļ vai jāiznīcina. Ja nogrimušais īpašums rada tiešus draudus kuģošanai vai citām interesēm, bet tā īpašnieks to neizceļ ostas noteiktajā laikā, tad ostai ir tiesības pašai šo īpašumu nekavējoši izcelt uz vraka īpašnieka rēķina.

⁵⁰³ Hendrikse M., Margetson N. *Aspects of Maritime Law: Claims Under Bills of Lading*. Kluwer Law International, 2008, pp. 278 – 279.

⁵⁰⁴ Кодекс Торгового Мореплавания Украины. Pieejams: <http://www.sifservice.com/index.php/en/information-en/merchant-shiping-code-of-ukraine> [aplūkots 2014. gada 30. martā].

Ja nogrimušā īpašuma īpašnieks nav zināms, osta ievieto sludinājumu publikācijā “Paziņojumi jūrniekiem”, norādot īpašuma izcelšanai noteikto termiņu. Nogrimušā īpašuma īpašnieks zaudē īpašuma tiesības uz to gadījumā, ja tas gadā laikā no īpašuma nogrimšanas nav paziņojis ostai par savu nodomu izcelt īpašumu, vai arī bīstamu īpašumu nav izcēlis ostas noteiktajā termiņā. Minētajos gadījumos nogrimušais īpašums pāriet valsts īpašumā.

Ja osta ir veikusi nogrimušā īpašuma izcelšanu likumā noteiktajos gadījumos, īpašniekam ir tiesības pieprasīt izcelto īpašumu divu gadu laikā no tā izcelšanas. Šādā gadījumā īpašnieka pienākums ir samaksāt ostai visus ar īpašuma izcelšanu saistītos izdevumus un zaudējumus. Ja osta izcelto īpašumu ir realizējusi sakarā ar tā uzglabāšanas neiespējamību vai nelietderību, osta īpašniekam atgriež šādas realizācijas rezultātā iegūto summu, atskaitot no tās savus izdevumus. Ja no īpašuma realizācijas iegūtie līdzekļi nav pietiekami ostas izdevumu segšanai, īpašnieka pienākums ir šos izdevumus ostai atlīdzināt.

Saskaņā ar kodeksa noteikumiem īpašnieka atteikšanās no izceltā īpašuma, neatbrīvo to no pienākuma atlīdzināt ostai visus tās izdevumus un zaudējumus. Ja kāds nejauši ir izcēlis nogrimušu īpašumu, tas ir jānodod tuvākā Ukrainas jūras ostā. Šādā gadījumā personai, kura īpašumu nogādājusi tuvākajā ostā, pienākas atlīdzība vienas trešdaļas apmērā no īpašuma vērtības.

Bulgārijas jūras tirdzniecības kodeksa⁵⁰⁵ 14. nodaļa attiecas uz Bulgārijas Republikas teritoriālajā jūrā, iekšējos jūras ūdeņos un iekšējos ūdensceļos nogrimušā īpašuma izcelšanu.

Salīdzinot Bulgārijas kodeksa normas attiecībā uz nogrimušā īpašuma izcelšanas normatīvi tiesisko regulējumu, autore secina, ka gan Ukrainas, gan Bulgārijas kodeksā šie jautājumi reglamentēti gandrīz identiski. Ar nogrimušu īpašumu tiek saprasti nogrimuši kuģi, kuģa aprīkojuma objekti, krava u.c. Kārtību un nosacījumus minētā īpašuma izcelšanai un aizvākšanai nosaka satiksmes ministrs. Bet par saviem nodomiem izcelt īpašumu īpašniekam ir jāinformē aģentūra “Jūras administrācija” viena gada laikā no īpašuma nogrimšanas. Savukārt aģentūra nosaka pietiekamu termiņu un izcelšanas operāciju kārtību, par ko informē īpašnieku.

Tāpat kā iepriekš aplūkotajā kodeksā arī Bulgārijas kodeksā reglamentēts jautājums par kuģošanai vai videi bīstama īpašuma izcelšanas nosacījumiem, nosakot, ka šāda īpašuma īpašnieka pienākums ir to izcelt saskaņā ar aģentūras noteikto termiņu un izcelšanas kārtību. Ja nepieciešams, tad aģentūra var piemērot līdzekļus bīstamā īpašuma izcelšanai nekavējoties un nepieciešamības gadījumā to iznīcināt. Ja bīstamā nogrimušā īpašuma īpašnieks nav zināms, tad aģentūra publicē paziņojumu oficiālā laikrakstā, nosakot izcelšanas termiņu.

Bulgārijas kodeksā atšķirībā no Ukrainas tiek detalizētāk reglamentēts jautājums par līdzekļu atgūšanu no izceltā bīstamā īpašuma īpašnieka. Ja aģentūra pati veikusi bīstamā īpašuma

⁵⁰⁵ Merchant shipping code. Pieejams: <http://www.lexadin.nl/wlg/legis/nofr/eur/lxwebul.htm> [aplūkots 2014. gada 30. martā].

izcelšanu, tad tā uzaicina īpašnieku vai tā apdrošinātāju samaksāt izcelšanas izdevumus 14 dienu laikā pēc tā izcelšanas. Ja īpašnieks ir nezināms vai atsakās 14 dienu laikā veikt samaksu, aģentūra izcelto īpašumu pārdot izsolē ar sludinājumu par izsoli laikrāstā. Izsoles rezultātā iegūtie līdzekļi tiek ieskaitīti aģentūras budžetā. Ja izcelto īpašumu nav iespējams uzglabāt vai arī tā uzglabāšana nav lietderīga, aģentūra ir tiesīga pārdot īpašumu saskaņā ar satiksmes un tieslietu ministra doto rīkojumu.

Ikviens nogrimušā īpašuma īpašnieks, kurš nav izcēlis savu īpašumu aģentūras noteiktajā termiņā vai arī nav pieteicies tā izcelšanai viena gada laikā no tā nogrimšanas, zaudē savas īpašuma tiesības uz to.

Līdzīgi kā Ukrainā arī Bulgārijā tiek risināts jautājums par nejaušu īpašuma izcelšanu. Pēc šāda īpašuma nodošanas aģentūras rīcībā, personai tiek izmaksāta atlīdzība vienas trešdaļas apmērā no izceltā īpašuma vērtības.

Kodekss reglamentē arī militāra rakstura objektu izcelšanu, nosakot, ka šādu objektu izcelšanu veic kompetenti Aizsardzības ministrijas dienesti, bet ja minētais īpašums ir nogrimis Bulgārijas teritoriālajā jūrā vai tās iekšējos ūdeņos, tad šādos gadījumos izcelšana tiek veikta sadarbībā ar Satiksmes ministriju.

Krievijas Federācijas Jūras Tirdzniecības kodeksa ⁵⁰⁶ (turpmāk – KF Kodekss) 7. nodaļa regulē jautājumus saistībā ar Krievijas Federācijas iekšējos jūras ūdeņos vai teritoriālajā jūrā nogrimušas mantas izcelšanu, aizvākšanu vai iznīcināšanu. Kodeksā līdzīgi kā iepriekš aplūkotojās Ukrainas un Bulgārijas kodeksos netiek lietots jēdziens „vraks”, bet gan jēdziens „nogrimis īpašums”, kas saskaņā ar Kodeksa 107. pantu ir katastrofā cietuši kuģi, to atliekas, aprīkojums, krava un citi priekšmeti neatkarīgi no tā, vai šie priekšmeti peld vai atrodas zem ūdens, vai ir nogrimuši jūras dibenā vai ir izmesti uz sēkļa vai krastā.

KF kodekss netiek attiecināts uz nogrimušas kara mantas izcelšanu, aizvākšanu vai iznīcināšanu, kā arī uz jūras dibenā atrodošos nogrimušu īpašumu ar kultūrvēsturisku nozīmi. Kodekss nosaka, ka gadījumos, ja nogrimušā īpašuma izcelšana, aizvākšana vai iznīcināšana tiek uzskatīta par glābšanas operāciju, tad uz šādiem gadījumiem tiek attiecināti noteikumi par glābēja atlīdzību un speciālo kompensāciju.

Saskaņā ar Kodeksa 108. pantu, ja nogrimušā īpašuma īpašnieks vēlas to izcelt, viņam par saviem nolūkiem ir jāpaziņo tuvākās jūras ostas kapteinim viena gada laikā no tā brīža, kad īpašums ir nogrimis. Savukārt ostas kapteinim, trīs mēnešu laikā no minētās informācijas saņemšanas, ir jānosaka nogrimušā īpašuma izcelšanas kārtība un termiņš, kādā šis īpašums īpašniekam jāizceļ. Īpašuma izcelšanas noteiktajam termiņam ir jābūt pietiekamam, lai varētu to izcelt, un ne mazākam

⁵⁰⁶ Кодекс Торгового Мореплавания (Морской кодекс). Pieejams: <http://www.morkodeks.ru/> [aplūkots 2014. gada 30. martā].

par vienu gadu no īpašnieka paziņojuma saņemšanas. Tātad šis pants neuzliek par pienākumu nogrimušās mantas īpašniekam obligāti izcelt un aizvākt savu īpašumu, bet atstāj īpašniekam izvēles tiesības – izcelt vai neizcelt.

Tomēr īpašnieka izvēles tiesības tiek ierobežotas ar viena gada termiņu. Ja gada laikā īpašnieks nepiesakās savu īpašumu izcelt, tad īpašnieka tiesības uz nogrimušo īpašumu nosaka saskaņā ar Krievijas Federācijas likumiem.

Aplūkojot nogrimušā īpašuma labprātīgās izcelšanas termiņu, autore secina, ka minimālais termiņš, kas tiek dots īpašuma izcelšanai ir divi gadi, bet tas var būt arī ilgāks, jo kodekss nenosaka, cik garš var būt maksimālais termiņš, ko ostas kapteinis var noteikt īpašniekam mantas izcelšanai. Bez tam minētajā pantā ietvertais tiesiskais regulējums vērsts tikai uz nogrimušā īpašuma izcelšanu, nenosakot īpašniekam pienākumu arī izcelto īpašumu aizvākt. Autore piezīmē, ka līdzīgi šis jautājums tiek regulēts arī Ukrainas un Bulgārijas kodeksos. Tādējādi autore secina, ka pantā ietvertais regulējums ir nepilnīgs, kas var radīt problēmas praksē, jo izceltā manta kaut kur ir arī jānovieto un jāuzglabā, bet, ja īpašniekam aizvākšanas pienākums nav uzlikts, tad autorei rodas jautājums - kurš to darīs un par kādiem līdzekļiem?

Kodeksa nākošais - 109. pants nosaka nogrimušās mantas īpašniekam obligātu pienākumu izcelt nogrimušo īpašumu tādā gadījumā, ja tas rada draudus kuģošanai vai piesārņojuma draudus jūras videi, kā arī traucē zvejniecībai, ostas darbībai un ostā veiktajiem darbiem. Šinī gadījumā, ja ostas kapteinis to pieprasa, manta ir jāizceļ kapteiņa norādītajā termiņā un nepieciešamības gadījumā manta ir arī jāaizvāc vai jāiznīcina. Ja nogrimušās mantas īpašnieks ir zināms, ostas kapteinis paziņo par savu lēmumu īpašniekam. Te autore saskata nepilnību regulējumā, jo nav pateikts, kādā veidā un cik ilgā laikā par šo lēmumu īpašnieks tiek informēts.

Ja nogrimušās mantas īpašnieks nav zināms, tad ostas kapteinis publicē paziņojumu izdevumā „Paziņojumi jūrniekiem”, kur norāda termiņus nogrimušās mantas izcelšanai. Ja ir nogrimis kuģis, kura karogs ir zināms, tad ostas kapteinim attiecīgais paziņojums jānosūta attiecīgajam izpildvaras federālajam orgānam starptautisko attiecību jomā.

Kodeksa 111. pants dod tiesības ostas institūcijām izcelt nogrimušo mantu un nepieciešamības gadījumā to aizvākt vai iznīcināt šādos gadījumos:

1) ja nogrimusī manta apdraud kuģošanas drošību vai jūras vidi, vai rada draudus citām interesēm, bet mantas īpašnieks nav zināms, vai arī mantas īpašnieks nav izcēlis un nepieciešamības gadījumā aizvācis vai iznīcinājis šo mantu ostas kapteiņa noteiktajā termiņā;

2) ja nogrimusī manta rada nopietnus un tūlītējus draudus kuģošanas drošībai, vai nozīmīga jūras vides piesārņojuma tūlītējus draudus, vai rada nopietnus šķēršļus zvejniecībai vai darbībām ostā;

3) ja pamatotu iemeslu dēļ mantas īpašniekam netiek dota atļauja saviem līdzekļiem vai viņa izvēlētās kuģa izcelšanas organizācijas līdzekļiem nogrimušo mantu izcelt, aizvākt vai iznīcināt.

Minētajā pantā minētajos gadījumos nogrimušā īpašuma izcelšana, aizvākšana vai iznīcināšana tiek veikta uz mantas īpašnieka rēķina. Viena gada laikā mantas īpašniekam ir tiesības atgūt savu īpašumu ar nosacījumu, ka viņš atlīdzina visus ar mantas izcelšanu saistītos izdevumus. Tātad, ja ostas institūcijas ir izcēlušas kuģošanas drošību vai jūras vidi apdraudošu mantu, tad saskaņā ar Kodeksa 113. pantu tām vēl ir jāgaida viens gads (lai nodrošinātu īpašnieka tiesības uz izcelto mantu), lai varētu izcelto īpašumu pārdot un no pārdotās summas atgūt savus ar mantas izcelšanu saistītos izdevumus, kā arī saņemt no mantas īpašnieka radušos izdevumu saistībā ar mantas izcelšanu, kā arī iznīcināšanu (ja tāda bijusi nepieciešama) atlīdzību, kas netiek segti ar ienākumiem no pārdotā īpašuma. Autore uzskata, ka šāds regulējums, ir ļoti neizdevīgs ostas institūcijām, jo vraka izcelšana ir saistīta ar lielām izmaksām, un ja šo izmaksu atgūšanas uzsākšanai vēl nepieciešams gaidīt vienu gadu, tad, ņemot vērā inflācijas procentu, ostas var ciest zaudējumus.

Kodeksa 114. pants attiecas uz darbībām ar mantu, kas nejauši izcelta no iekšējiem jūras ūdeņiem vai Krievijas Federācijas teritoriālās jūras, veicot ar jūras tirdzniecību saistītas darbības. Minētajos gadījumos kodekss nosaka, ka izceltā manta ir jānodod tuvākajā jūras ostā, un šādā gadījumā tiek izmaksāta atlīdzība vienas trešdaļas apmērā no nodotā īpašuma vērtības.

Minētais regulējums ir identisks Ukrainas un Baltkrievijas kodeksos ietvertajam regulējumam un autoresprāt ar šādu regulējumu tiek aizskartas izceltās mantas īpašnieka intereses, un netiek regulēts arī jautājums par to, kam tad tiek nodota tālāk šādi izceltā manta. Bez tam jēdziens “nejauši izcelts” ir pakļauts ļoti plašām interpretācijas iespējām.

Izanalizējot Krievijas Federācijas Jūras Tirdzniecības kodeksa normas, kas regulē nogrimušu kuģu vraku aizvākšanu Krievijas Federācijas iekšējos jūras ūdeņos un teritoriālajā jūrā, autore secina, ka tiesiskais regulējums attiecībā uz nogrimušas mantas, kas nerada draudus kuģošanai vai neizraisa jūras vides piesārņojuma draudus ir nepilnīgs, jo paredz tikai mantas izcelšanas tiesības, nenosakot, kas ar izcelto mantu notiek pēc tās izcelšanas. Autore izsaka viedokli, ka šāds nepilnīgs regulējums var radīt problemātiskas situācijas praksē.

Attiecībā uz kuģošanas drošību un jūras vides piesārņojuma draudus izraisīto mantu izcelšanu autore secina, ka Kodekss, paredzot tiesības ostas institūcijām pašām aizvākt šādu bīstamu mantu, nostāda šīs institūcijas finansiāli neizdevīgā situācijā attiecībā pret izceltās mantas īpašnieku. No šāda viedokļa raugoties, autore uzskata, ka Bulgārijas kodeksā ietvertais regulējums, kas paredz pēc 14 dienu termiņa notecējuma attiecīgajai institūcijai tiesības pārdot izcelto īpašumu izsolē un tādējādi atgūt iztērētos līdzekļus, ir daudz izdevīgāks tām institūcijām, kurām šādu pienākumu likumdevējs ir paredzējis.

Līdzīgi kā Ukrainas, Bulgārijas un Krievijas Federācijas normatīvie akti arī Vjetnamas Sociālistiskās Republikas Jūras kodekss⁵⁰⁷ (Vjetnamas kodekss) jūras kuģus, militārus kuģus, valsts dienestu kuģus, zvejas kuģus, iekšējo ūdeņu kuģošanas līdzekļus, hidroplānus un citus objektus, kas nogrimuši vai peld Vjetnamas iekšējos ūdeņos vai Vjetnamas teritoriālajos ūdeņos, vai izmesti Vjetnamas krastā, apzīmē ar jēdzienu „nogrimis īpašums”.

Ar jēdzienu “bīstams nogrimis īpašums” tiek apzīmēts nogrimis īpašums, kas rada šķēršļus vai draudus kuģošanai vai jūras resursiem, apdraud dzīvību un veselību, piesārņo vidi.⁵⁰⁸

Kā vispārējs noteikums no kodeksa 198. panta izriet nogrimušā īpašuma īpašnieka pienākums izcelt nogrimušo īpašumu un segt visus ar tā izcelšanu saistītos izdevumus.

Saskaņā ar Vjetnamas kodeksa 199. pantu nogrimušā īpašuma īpašniekam par savu nodomu atgūt īpašumu ir jāpaziņo 30 dienu laikā no īpašuma nogrimšanas dienas, kā arī jāpaziņo datums līdz kuram viņš plāno mantas atgūšanu pabeigt. Kompetentā valsts aģentūra 30 dienu laikā no paziņojuma saņemšanas akceptē īpašnieka piedāvāto izcelšanas periodu vai arī nosaka citu termiņu īpašuma atgūšanai. Minētais termiņš nedrīkst būt garāks par vienu gadu. Ja īpašnieks īpašuma izcelšanu neveic tam noteiktajā termiņā, tad īpašnieks zaudē īpašuma tiesības un tās automātiski pāriet Vjetnamas valstij.

Attiecībā uz īpašuma, kas nogrimis militārajās zonās, kā arī militārā īpašuma vai militārām vajadzībām paredzētas mantas izcelšanu, nepieciešama Aizsardzības ministra vai ministra pilnvarota militārās vienības vadītāja atļauja. Ja nogrimušais īpašums ir bīstams, tad tā īpašniekam ir pienākums paziņot par to tuvākajai ostai un nogrimušo īpašumu izcelt satiksmes ministra noteiktajā laikā. Ja īpašnieks mantu neizceļ, tad satiksmes ministrs organizē īpašuma izcelšanu, nosakot īpašniekam termiņu, kādā atlīdzināt ar izcelšanu saistītās izmaksas.

Ja īpašnieks 30 dienu laikā pēc paziņošanas par īpašuma izcelšanu nepieprasa izcelto īpašumu vai arī noteiktajā laikā nesedz ar īpašuma izcelšanu saistītās izmaksas, tad satiksmes ministrs var izcelto īpašumu pārdot izsolē. No pārdošanas saņemtie ienākumi, atskaitot visus ar īpašuma izcelšanu saistītos izdevumus, tiek ieskaitīti bankas depozītā par ko tiek paziņots īpašniekam.

Ja īpašnieks 180 dienu laikā nepiesakās, tad minētā summa pāriet valstij. Ja no izsoles saņemtā summa nav pietiekama visu ar bīstamā īpašuma izcelšanu saistīto izdevumu segšanai, tad īpašniekam nepieciešamā summa ir jāsamaksā.

⁵⁰⁷ Vietnam Maritime Code. Pieejams: http://hulaco.net/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=8 [aplūkots 2014. gada 8. aprīlī].

⁵⁰⁸ Vietnam Maritime Code. Pieejams: http://hulaco.net/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=8 art.197. [aplūkots 2014. gada 8. aprīlī].

Vjetnamas kodeksa 201. pantā Vjetnamas organizācijām vai individuālām personām ir nostiprinātas prioritāras tiesības attiecībā uz līgumu slēgšanu par Vjetnamas iekšējos ūdeņos vai teritoriālajā jūrā nogrimuša īpašuma izcelšanu.

Vjetnamas kodeksa 203. pants reglamentē nejauša, citam piederoša īpašuma, kas nogrimis Vjetnamas iekšējos ūdeņos vai teritoriālajā jūrā, vai transportēts uz Vjetnamas iekšējiem ūdeņiem vai teritoriālo jūru, izcelšanu. Minētajā gadījumā mantas izcēlējam nepieciešams nekavējoties paziņot kompetentai valsts aģentūrai par laiku, vietu un apstākļiem, kādos manta tikusi atrasta, kā arī cik ātri vien iespējams jāinformē mantas īpašnieks, nodrošinot mantas pienācīgu saglabāšanu līdz tās nodošanai īpašniekam.

Par citam piederošās mantas izcelšanu pienākas ar izcelšanu saistīto izmaksu un izdevumu atlīdzība, kā arī kompensācija, kuras lielums tiek noteikts saskaņā ar glābšanas noteikumiem. Ja 15 dienu laikā pēc paziņojuma par izcelto mantu, īpašnieks nepiesaka savas prasības uz mantu vai arī nesamaksā atlīdzību glābējam, vai mantas īpašnieks nav zināms, mantas glābējam manta jānodod glabāšanā tuvākajā municipālajā iestādē. Ja 60 dienu laikā pēc paziņojuma saņemšanas par mantas izglābšanu īpašnieks nepiesaka savas tiesības uz mantu, tad attiecīgā iestāde, kuras glabāšanā manta nodota, var to pārdot izsolē.

Kodeksa 205. pantā tiek noteikta atbildīgo institūciju kompetence šādā veidā – Satiksmes ministrija ir galvenā atbildīgā institūcija par darbībām ar bīstamu nogrimušo īpašumu; Kultūras un informācijas ministrija ir galvenā atbildīgā ministrija par darbībām ar nogrimušu kultūrvēsturisko īpašumu; Aizsardzības ministrija ir galvenā atbildīgā par nogrimušo aizsardzības īpašumu, kā arī par militārajos rajonos nogrimušo īpašumu; Provinču Tautas komitejas ir atbildīgas par citu īpašumu, kas nav minēto institūciju kompetencē; Valdība īsteno vispārējo pārraudzību par nogrimušo īpašumu.

Salīdzinot Ukrainas, Bulgārijas, Krievijas Federācijas Jūras Tirdzniecības kodeksa un Vjetnamas kodeksā ietvertās tiesību normas, kas reglamentē vraku izcelšanas un aizvākšanas kārtību, autore secina, ka minētajos kodeksos vraku aizvākšanas jautājumi ir regulēti ļoti līdzīgi. Visos kodeksos netiek lietots jēdziens „vraks”, bet gan nogrimušie kuģi, to krava un citi piederumi tiek ietverti jēdzienā „nogrimis īpašums”.

Vjetnamas kodeksā ir sīkāk reglamentēts jautājums par citam piederoša īpašuma izcelšanu, kaut gan visos kodeksos līdzīgi šī izcelšana tiek apzīmēta par nejaušu izcelšanu.

Kā jau autore norādīja iepriekš, tad minētajos kodeksos nav ietverta šādi nejauši izcelta īpašuma īpašnieka tiesību aizsardzība, toties Vjetnamas kodekss ļoti detalizēti regulē īpašnieka tiesības atgūt šādu nejauši citam piederošu īpašumu.

Izanalizējot minēto regulējumu, autore secina, ka attiecībā uz citam piederoša jūrā atrasta īpašuma izcelšanu Ukrainas, Bulgārijas un Krievijas kodeksi piemēro normas, kas regulē rīcību ar

atrastu mantu, nosakot mantas atradējam atlīdzību noteiktas daļas apmērā no atrastās mantas vērtības. Turpretī Vjetnamas kodeksā noteikts, ka attiecībā uz atlīdzību par no jūras nejauši izceltu īpašumu piemērojami noteikumi par glābšanu.⁵⁰⁹

Vēl salīdzinot visus minētos kodeksus, autore secina, ka Vjetnamas kodeksa noteikumi ir nelabvēlīgāki nogrimušās mantas īpašniekam, jo, piemēram, ja īpašnieks labprātīgi vēlas mantu izcelt, viņam par to jāpaziņo 30 dienu laikā, nevis gada laikā, kā to nosaka Ukrainas, Bulgārijas un Krievijas Federācijas kodekss. Līdz ar to arī mantas izcelšanai tiek dots mazāk laika.

Arī attiecībā uz bīstamas mantas izcelšanu Vjetnamas kodeksa noteikumi ir prasīgāki pret mantas īpašnieku, līdzīgi kā Bulgārijā nosakot īpašniekam noteiktu termiņu ar mantas izcelšanu saistīto izdevumu atlīdzināšanai. Autore uzskata, ka Vjetnamas kodeksa noteikumi ir labāk izmantojami praksē, lai pēc iespējas ātrāk aizvāktu bīstamus vrakus. Arī kodeksā ietvertais regulējums par nogrimušās mantas pāriešanu valsts īpašumā pēc gada termiņa notecējuma, dod tiesības valstij ātrāk likvidēt potenciālos jūras piesārņojuma draudus.

Tālāk autore aplūkos vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu Igaunijā un Lietuvā.

Igaunijas Republika bija pirmā no neatkarību atguvušajām Baltijas valstīm, kura 1991. gadā pieņēma savu nacionālo kuģošanas kodeksu, aizvietojot līdz tam spēkā bijušo 1968. gada PSRS Jūras tirdzniecības kodeksu.⁵¹⁰

Igaunijas Jūras tirdzniecības kodekss⁵¹¹ reglamentē Igaunijas Republikas teritoriālajā jūrā vai jūras iekšējos ūdeņos nogrimuša īpašuma izcelšanu. Ar nogrimušu īpašumu tiek saprasti kuģi, to vraki, aprīkojums, krava u.c., ieskaitot krastā vai uz sēkļa izskalotu īpašumu. Minētā īpašuma izcelšanas procedūru noteikšana kodeksā tiek deleģēta Republikas Valdībai.

Salīdzinot Igaunijas Republikas kodeksu ar pārējo iepriekš aplūkoto kontinentālās Eiropas tiesību loka valstu kodeksiem, autore secina, ka regulējums ir ļoti līdzīgs. Igaunijā arī tiek noteikts viena gada termiņš no īpašuma nogrimšanas dienas, kādā īpašniekam jāinformē Igaunijas Jūras administrācija par savu nodomu izcelt nogrimušo īpašumu. Jūras administrācija informē īpašnieku par izcelšanai noteikto termiņu un izcelšanas procedūru.

Igaunijas kodeksā nav norādīts maksimālā termiņa ilgums, kāds tiek dots īpašuma izcelšanai. Arī attiecībā uz bīstama nogrimuša īpašuma izcelšanu procedūras ir līdzīgas. Par bīstamu tiek uzskatīts īpašums, kas rada šķēršļus kuģu satiksmes sistēmai vai hidrotehnisko darbu veikšanai, rada apdraudējumu cilvēku dzīvībai vai veselībai. Nogrimstot šādam īpašumam, par to

⁵⁰⁹ Vietnam Maritime Code. Art. 204.

Pieejams: http://hulaco.net/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=8 [aplūkots 2014. gada 8. aprīlī].

⁵¹⁰ The Merchant shipping code of Estonia. William E. Butler.

Pieejams: http://bookshop.blackwell.co.uk/jsp/display_product_info.jsp?isbn=9781873461464 [aplūkots 2014. gada 8. aprīlī].

⁵¹¹ Merchant Shipping Code. Pieejams: <http://www.legaltext.ee/en/andmebaas/ava.asp?m=022> [aplūkots 2014. gada 8. aprīlī].

nekavējoties jāinformē Jūras administrācija un īpašums ir jāizceļ administrācijas noteiktajā termiņā. Ja bīstamā īpašuma īpašnieks nav zināms, Jūras administrācija publicē ziņojumu attiecībā uz īpašuma izcelšanas termiņu publikācijā žurnikiem un vienā nacionālajā laikrakstā.

Ja īpašnieks nepilda savus pienākumus un neiekļaujas administrācijas noteiktajos termiņos, kā arī gadījumos, ja īpašuma radītā apdraudējuma dēļ to ir nepieciešams izcelt nekavējoties, Jūras administrācijai ir tiesības organizēt īpašuma izcelšanu, aizvākšanu vai iznīcināšanu. Šādā veidā izcelto īpašumu vraka īpašniekam ir tiesības atgūt divu gadu laikā no tā izcelšanas, kompensējot administrācijai visus ar vraka izcelšanu saistītos zaudējumus.

Līdzīgi kā iepriekš aplūkotajos kodeksos arī Igaunijā Jūras administrācijai nepieciešamības gadījumā ir tiesības izcelto īpašumu pārdot, un pārdošanas ieņēmumus, atskaitot savus izdevumus, nodot īpašniekam. Īpašnieka atteikšanās no izceltā īpašuma neatbrīvo to no pienākuma atlīdzināt Jūras administrācijai ar īpašuma izcelšanu saistītos zaudējumus.

Līdzīgi kā iepriekšējos kodeksos arī Igaunijas Republikas kodeksā tiek regulēti jautājumi saistībā ar netīši, bez nodoma izceltu īpašumu. Šāds īpašums tā atradējam ir jānodod Jūras administrācijas rīcībā, kurai jāinformē izceltā īpašuma īpašnieks par īpašuma atrašanās vietu. Īpašuma atradējam tiek izmaksāta atlīdzība vienas trešās daļas apmērā no izceltā īpašuma vērtības. Ja īpašnieks nav zināms, tad administrācija publicē atbilstošu paziņojumu laikrakstā. Atrasto īpašumu tā īpašnieks var pieprasīt gada laikā no tā nonākšanas administrācijas rīcībā.

Lietuvas Republikā tiesību normas, kas regulē vraku aizvākšanu ir iekļautas Lietuvas Republikas Jūras drošības likuma⁵¹² 17. nodaļā, kas regulē jautājumus par cilvēku un kuģu glābšanu, jūras negadījumu izmeklēšanu, vraku aizvākšanu. Vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums tiek apzīmēts kā brīvprātīgs (48. p.) un kā obligāts (49. p.). Kaut arī likums tiesiski regulē vraku aizvākšanu, tomēr jēdziens “vraks” likumā netiek definēts. Aplūkojot likumā ietvertās normas, kas attiecas uz brīvprātīgo vraku aizvākšanas regulējumu, autore secina, ka šis regulējums ir līdzīgs jau iepriekš aplūkotajai civilo tiesību sistēmas valstu praksei.

Ja Lietuvas Republikas teritoriālajā jūrā nogrimis vraks nerada draudus navigācijai, cilvēku dzīvībai un drošībai, nerada vides piesārņojuma draudus, bet tā īpašnieks vēlas vraku aizvākt, tad īpašniekam par savu nodomu rakstiskā veidā jāinformē Lietuvas Jūras drošības administrācija triju mēnešu laikā no vraka rašanās. Administrācija nosaka termiņu līdz kuram jāpabeidz vraka aizvākšanas darbi un šo darbu veikšanas metodes, par ko informē īpašnieku. Tomēr administrācijai, gadījumā ja īpašnieka izvēlētie vraka aizvākšanas līdzekļi apdraud navigāciju vai rada citu bīstamību, ir tiesības aizliegt vraka īpašniekam pašam veikt vraka izcelšanu un izcelt vraku pašai uz vraka īpašnieka rēķina.

⁵¹² Republic of Lithuania Law on Maritime Safety. Pieejams:<http://www.legaltext.ee/en/andmebaas/ava.asp?m=022> [aplūkots 2014. gada 8. aprīlī].

Atsevišķi tiek regulēti bīstamu vraku aizvākšanas darbi. Šādu bīstamu vraku gadījumā, Lietuvas likums līdzīgi kā pārējo iepriekš minēto valstu normatīvie akti, uzliek par pienākumu vraka īpašniekam vraku aizvākt administrācijas noteiktajā termiņā. Ja īpašnieks pienākumu nepilda vai arī tas nav zināms, vraka aizvākšanu organizē administrācija. Minētajā gadījumā vraka īpašnieks savas tiesības uz administrācijas izcelto vraku var pieteikt sešu mēnešu laikā no vraka izcelšanas dienas, atmaksājot administrācijai ar vraka izcelšanu saistītos izdevumus. Ja bīstama vraka īpašnieks nav zināms, administrācija ievieto paziņojumu par vraku laikrakstā, nosakot vraka aizvākšanas termiņu. Ja izceltā vraka īpašnieks nav zināms, tad vraks nonāk valsts īpašumā saskaņā ar Civilkodeksa prasībām.

4.3.3. Tiesiskais regulējums Latvijā

Jau iepriekšējās nodaļās autore norādīja, ka Latvijā, pēc neatkarības atjaunošanas 1990. gadā, ir tikuši pieņemti divi kodeksi – Jūrniecības noteikumi un patreiz spēkā esošais Jūras kodekss.

Autore salīdzinās vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu abos normatīvajos aktos nolūkā piedāvāt piemērotāko risinājumu vraku aizvākšanas tiesiskajam regulējumam.

Jūrniecības noteikumos vraku aizvākšanas jautājumi bija apvienoti vienā nodaļā ar kuģu glābšanu. Saskaņā ar šīs nodaļas 260. pantu Jūras administrācijai, saņemot paziņojumu par kuģa nogrimšanu vai vraka atrašanu Latvijas ūdeņos, bija jāpārņem vraks savā uzraudzībā. Gadījumos, ja vraks apdraudēja kuģošanas drošību, apkārtējo vidi, cilvēku dzīvību vai veselību vai citos gadījumos, kad tas bija nepieciešams, Satiksmes ministrijas struktūrvienība – Jūrniecības departaments pasludināja vraka atrašanās rajonu par navigācijai slēgtu. Pēc vraka pārņemšanas savā uzraudzībā, Jūras administrācijai nedēļas laikā bija jānosūta vraka īpašniekam uzaicinājums trīs mēnešu laikā no uzaicinājuma saņemšanas brīža izteikt savus nodomus attiecībā uz vraku.

Ja vraka īpašnieks nebija zināms, tad vraks tika uzskatīts par atrastu mantu un Jūras administrācijai nedēļas laikā bija oficiālā Valdības izdevumā jāpublicē paziņojums par vraka atrašanu, kā arī uzaicinājums vraka īpašniekam pieteikties sešu mēnešu laikā.

Ja vraks netika pieprasīts sešu mēnešu laikā no paziņojuma par vraka atrašanu publicēšanas dienas, vraks pārgāja valsts īpašumā. Šinī gadījumā Jūras administrācijai bija tiesības pārdot tās turējumā esošo vraku, no vraka pārdošanas ieņēmumiem ieturot sev visus ar vraku saistītos glābšanas un citus izdevumus, pāri palikušo ieņēmumu daļu (ja tāda bija) atdodot vraka īpašniekam.

Ja Latvijas ūdeņos nogrimušā vraka īpašnieks vēlējās izcelt un aizvākt vraku, viņam par savu nodomu bija jāinformē Jūras administrācija trīs mēnešu laikā no vraka nogrimšanas dienas, un pēc tam bija jāveic vraka izcelšanas un aizvākšanas darbi saskaņā ar Jūras administrācijas norādījumiem. Ja vraka īpašnieks trīs mēnešu laikā nebija pieteicis savas īpašuma tiesības uz vraku

vai nebija uzņēmis vraka izcelšanas pienākumus, Jūras administrācija varēja pēc saviem ieskatiem izcelt vai aizvākt vraku tādā veidā, kādu tā uzskatīja par piemērotu. Šādā gadījumā vraka īpašnieks bija atbildīgs par to, lai Jūras administrācijai tiktu atlīdzināti visi zaudējumi un izdevumi, kas tai radušies sakarā ar vraka izcelšanu.

Ja kāds kuģis bija nogrimis vai cietis nelaiemes gadījumā, vai pamests Latvijas ūdeņos tādā veidā, ka tas traucēja vai apdraudēja navigāciju vai citas jūras operācijas, radīja draudus cilvēku dzīvībai vai veselībai vai jūras videi, Jūras administrācija varēja pieprasīt, lai vraka īpašnieks vraku vai kuģi aizvāc administrācijas norādītajā veidā un laikā, attiecīgi, ja vraks atradās ostā, administrācija šīs savas tiesības varēja nodot attiecīgajai ostas pārvaldei. Ja vraka vai kuģa īpašnieks nepildīja Jūras administrācijas vai ostas pārvaldes prasību un vraku neaizvāca, tad attiecīgā institūcija varēja rīkoties ar vraku vai kuģi pēc saviem ieskatiem.

Ja Jūras administrācija bija izcēlusi vraku, tad kuģa īpašniekam bija tiesības atgūt vraku sešu mēnešu laikā no brīža, kad tas tika izcelts. Vraka īpašnieks atgūt vraku varēja, sedzot ar vraka glābšanu saistītos izdevumus un citus izdevumus.

Aplūkojot šo regulējumu, autore secina, ka faktiski tas bija ļoti līdzīgs angļu tiesībās paredzētajam vraku aizvākšanas regulējumam, un Jūras administrācija pildīja angļu tiesībās paredzētā „vraku saņēmēja” funkcijas. Minētais regulējums attiecās gan uz bīstamiem, gan arī uz tādiem vrakiem, kas neradīja draudus ne kuģošanai, ne videi. Bija noteikts arī termiņš, cik ilgā laikā vraka īpašnieks varēja izmantot savas īpašuma tiesības uz vraku, t.i., trīs mēneši. Pēc šī termiņa notecējuma ar vraku varēja rīkoties valsts pēc saviem ieskatiem Jūras administrācijas personā.

Otrs termiņš, kas bija valstij jāievēro, attiecās uz vrakiem, kuru īpašnieki nebija zināmi. Šādā gadījumā valsts ieguva tiesības uz vraku pēc nedēļas un sešiem mēnešiem. Tātad šinī gadījumā arī tika izmantots no angļu tiesībām pārņemtais regulējums attiecībā uz vraka īpašnieka meklēšanu ar sludinājuma palīdzību. Šeit saskatāmas līdzīgas darbības kā atrastas mantas gadījumā, vienīgi ar to atšķirību, ka Jūrniecības noteikumi neparedzēja atrastas mantas (vraka) atradējam ne atradēja (kā tas ir Ukrainas, Bulgārijas, Krievijas Federācijas kodeksā), ne glābēja atlīdzību (Apvienotās Karalistes, Kanādas tiesību akti).

Par to, kā praksē darbojās šis Jūrniecības noteikumos ietvertais vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums, autoresprāt liecina iepriekšējās nodaļās pieminētā sagrieztā kuģa lieta. Atgriežoties vēlreiz pie šīs lietas materiāliem, autore atgādina, ka 1994. gada 28. martā ar Rīgas ostas kapteiņa lēmumu kuģis tika atzīts par bīstamu navigācijai. Tātad saskaņā ar Jūrniecības noteikumu 263. panta otro daļu (ja kāds kuģis nogrimis vai cietis nelaiemes gadījumā, vai pamests Latvijas ūdeņos tādā veidā, ka tas traucē vai apdraud navigāciju) Jūras administrācijai bija tiesības vraka īpašniekam pieprasīt kuģi aizvākt un īpašniekam šī prasība bija jāpilda Jūras administrācijas vai Rīgas ostas (Jūras administrācijas pilnvarojuma gadījumā) norādītajā veidā un laikā.

Kā redzams no minētās lietas materiāliem, tad kuģa īpašnieks uz ostas sūtītajām vēstulēm nebija atsaucies, un līdz ar to tika uzskatīts, ka kuģa īpašnieks nav zināms. Autorei gan ir šaubas par šī pieņēmuma pamatotību, jo no lietā esošajiem pierādījumiem redzams, ka starp kuģa īpašnieku un attiecīgajām atbildīgajām institūcijām bija notikusi sarakste, līdz ar to autoresprāt konkrētajā gadījumā bija vainojams informācijas apmaiņas trūkums attiecīgo institūciju starpā.

Tomēr autore saskata arī Jūrniecības noteikumos „robu”, jo tajos nebija paredzēta norma par to, kas tad jādara gadījumos, ja nav zināms bīstama vraka īpašnieks. Konkrētajā gadījumā attiecīgās institūcijas amatpersonas bija izmantojušas iespēju meklēt nezināmo bīstamā vraka īpašnieku ar sludinājuma palīdzību (līdzīgi kā tas regulēts citu iepriekš aplūkoto valstu praksē), 1995. gada 31. augustā ievietojot sludinājumu oficiālā laikrakstā ar aicinājumu pieteikties kuģa īpašniekam un trīs mēnešu laikā kuģi no Rīgas ostas aizvākt.

Tā kā kuģa īpašnieks uz minēto sludinājumu nebija atsaucies, tad attiecīgās institūcijas izmantoja 263. panta trešajā daļā (ja vraka vai kuģa īpašnieks neizpilda minēto prasību, Jūras administrācija var rīkoties ar vraku vai kuģi pēc saviem ieskatiem), kā arī 265. panta trešajā daļā (ja vraks ir bīstams vai arī tas nav aizvākts Jūras administrācijas norādītajā veidā un termiņā) tā drīkst vraku pārdot jebkurā laikā. 1996. gada 3. maijā (t.i., pēc deviņiem mēnešiem) tika publicēts paziņojums par kuģa vraka izsoli. Tātad faktiski bija ievērota Jūrniecības noteikumu 263. panta ceturtnā daļa, kas noteica vraka īpašniekam tiesības atgūt vraku sešu mēnešu laikā no vraka izcelšanas brīža.

Līdz ar to autore secina, ka sagrieztā kuģa lietā atbildīgo institūciju amatpersonas bija rīkojušās, pamatojoties uz Jūrniecības noteikumu prasībām un arī atbilstoši citu valstu praksei, kas liecina par to, ka attiecīgajām institūcijām tiek dotas ļoti plašas pilnvaras rīkoties ar vidi un navigāciju apdraudošiem vrakiem.

Autoresprāt nevienā no iepriekš aplūkotajām valstīm līdzīgs spriedums kā sagrieztā kuģa lietā attiecībā uz darbībām ar bīstama kuģa aizvākšanu nevarētu tikt pieņemts. Jo pirmām kārtām, kuģis bija atzīts par bīstamu navigācijai, un šādā gadījumā atbilstoši arī starptautiskajām prasībām, vietējām ostas institūcijām tiek piešķirtas plašas pilnvaras, lai nodrošinātu ostas teritorijas atbrīvošanu no šāda veida navigācijas apdraudējumiem ostā. Līdz ar to autore secina, ka konkrētajā gadījumā, ostas pārvalde bija rīkojusies pārāk pretimnākoši „nezinājamiem vraka īpašniekiem”, kuri par savu ostas teritorijā atstāto īpašumu nelikās ne zinis.

Saskaņā ar spēkā esošo normatīvo regulējumu Jūras kodeksā „vraks” ir kuģis, kas jūras negadījuma rezultātā pilnībā vai daļēji nogrimis vai gājis bojā, uzskrienot uz sēkļa, vai pamests, kā arī jebkura šāda kuģa daļa, ieskaitot jebkuru priekšmetu, kas bijis vai atrodas uz šā kuģa (267. pants).

Saskaņā ar Jūras kodeksa 268. pantu kuģa kapteinim vai kuģa īpašniekam, vai citai par kuģi atbildīgai personai ir jāziņo attiecīgajām likumā noteiktajām institūcijām par kuģi, kurš jūras negadījuma rezultātā kļuvis par vraku Latvijas ūdeņos. Pēc šāda paziņojuma saņemšanas Jūras administrācija veic vraka bīstamības novērtēšanu saskaņā ar likumā noteiktajiem kritērijiem.

Ja vraks ir bīstams, t.i., apdraud kuģošanas drošību vai rada vides piesārņojuma draudus, Jūras administrācija uzliek par pienākumu norobežot vraku. Diemžēl likums nepasaka, kam šis pienākums tiek uzlikts.

Informāciju par bīstamo vraku Jūras administrācija publicē informatīvajā biļetenā „Paziņojumi jūrniekiem”. Pēc vraka bīstamības novērtēšanas Jūras administrācija nekavējoties nosūta vraka īpašniekam uzaicinājumu informēt to par saviem nodomiem attiecībā uz vraku.

Ja vraka īpašnieks nav zināms, vraks uzskatāms par atrastu mantu un Jūras administrācija nedēļas laikā publicē laikrakstā „Latvijas Vēstnesis” paziņojumu par vraku un uzaicinājumu vraka īpašniekam pieteikties sešu mēnešu laikā. Ja vraks netiek pieprasīts sešu mēnešu laikā no paziņojuma publicēšanas dienas, tad vraks pāriet valsts īpašumā.

Jūras kodeksa normas vraka īpašniekam uzliek par pienākumu aizvākt vraku, saskaņojot vraka aizvākšanas darbus ar atbildīgajām institūcijām – te autorei rodas jautājums – ar kurām institūcijām ir jāsaista šie darbi?

Tāpat arī vraka īpašnieka pienākums ir segt visus izdevumus, kas rodas, nosakot vraka atrašanās vietu, norobežojot vraku, aizvācot to vai veicot citus pasākumus. Te autore vērš uzmanību uz to, ka kodekss nenosaka nekādu termiņu, kādā vraka īpašniekam šie pienākumi jāveic.

Jūras kodeksa 270. pantā tiek regulēta bīstama vraka aizvākšanas procedūra, nosakot, ka bīstama vraka gadījumā Jūras administrācija nosaka datumu, kad vraka īpašniekam jāuzsāk vraka aizvākšana. Ja vraka īpašnieks nepilda šo pienākumu, tad Jūras administrācija organizē vraka aizvākšanu uz vraka īpašnieka rēķina. Ja Jūras administrācija uzskata, ka vraka aizvākšana uzsākama nekavējoties, tā norobežo vraku un organizē vraka aizvākšanu saskaņā ar kuģošanas drošības prasībām un ievērojot Latvijas valsts intereses. Attiecībā uz vraku ostas teritorijā vai kuģu ceļos ostas pieejā, visas minētās Jūras administrācijas darbības veic attiecīgās ostas pārvaldes.

Salīdzinot iepriekšējā Jūras kodeksa normas ar patreiz spēkā esošo Jūras kodeksu, autore secina, ka esošajā regulējumā vraka definīcija ir sašaurināta, saistot to tikai ar jūras negadījumu.

Iepriekšējie Jūrniecības noteikumi noteica vraka īpašniekam trīs mēnešu termiņu, kurā jāpiesaka savi nodomi attiecībā uz vraku. Pēc šī termiņa beigām Jūras administrācijai bija tiesības uz vraka īpašnieka rēķina pašai izcelt un aizvākt vraku. Patreizējais regulējums nenosaka nekādu termiņu vraka aizvākšanai. Līdz ar to ir izveidojusies situācija, ka nogrimušie kuģi tiek atstāti guļot dzelmē, jo vraku aizvākšana parasti ir saistīta ar izdevumiem, kas pārsniedz paša vraka vērtību. Tas

ir viens no izskaidrojumiem, kādēļ valstis un kuģu īpašnieki nav finansiāli ieinteresēti vraku aizvākšanā.

Tā, piemēram, vienas Krievijas kara flotes atstātās zemūdenes vraka izcelšana 1994. gadā Liepājas ostas pārvaldei izmaksāja 37 000 ASV dolāru.⁵¹³ Līdz ar to viens no svarīgākajiem jautājumiem vraku aizvākšanas gadījumā ir vraka īpašnieka pienākumi un atbildība, kā arī atbildība par zaudējumiem, kurus radījis vraks.

Izanalizējot Jūras kodeksa normas, autore secina, ka Jūras kodeksa XXVIII nodaļā „Vraki” ietvertais regulējums nespēj nodrošināt efektīvu Latvijas jurisdikcijā esošo ūdeņu atbrīvošanu no objektiem, kas aizskar noteiktas intereses (piemēram, kuģošanas drošību, vides tīrību, tūrismu, zivsaimniecību), jo, pirmkārt, tas nosaka procedūru tikai tādu objektu aizvākšanai, kas apdraud kuģošanas drošību un vides tīrību, neņemot vērā, ka noteikts objekts var apdraudēt arī citas intereses. Te der atsaukt atmiņā Daugavā pusnogrīmušā kuģa „Līgo” vraku, kam konkrētajā gadījumā varēja inkriminēt morālo jeb estētisko zaudējumu.⁵¹⁴

Otrkārt, atsevišķas normas minētajā nodaļā ir formulētas pārāk vispārīgi, nesniedzot personai skaidru izpratni par tai uzliktajiem pienākumiem, piemēram, vraka īpašnieka pienākums saskaņot vraka aizvākšanas darbus ar atbildīgajām institūcijām (269. pants), bezīpašnieka vraka pāriešana valsts īpašumā (268. panta piektā daļa), nenosakot kura no valsts institūcijām ir pilnvarota tālāk rīkoties ar šo valsts mantu.

Saskaņā ar Jūras kodeksa normām vraka īpašnieka pienākums ir aizvākt vraku (269. pants), bet ja viņa vietā to dara Jūras administrācija, tad vraka īpašnieka pienākumam segt vraka izcelšanas un aizvākšanas darbus nav noteikts nekāds termiņš. Līdz ar to loģiski secināms, ka gan Jūras administrācija, gan jebkura cita institūcija labprātāk izvairīsies no šādu pienākumu veikšanas.

Saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, kas ietver arī ES Direktīvu prasības⁵¹⁵, Latvijas ūdeņos kuģojoša kuģa kapteinim, īpašniekam vai viņa pilnvarotai personai ir pienākums nekavējoties paziņot par katru jūras negadījumu. Līdz ar to pašreizējos apstākļos grūti būtu iedomāties situāciju, ka kāda jūras negadījuma rezultātā nogrīmuša kuģa īpašnieks nebūtu zināms.

Kodeksā ietvertais vraku aizvākšanas tiesiskais regulējums, tāpat kā tas ir arī mūsu kaimiņvalstīs, ir vērsts uz kuģošanu un jūras vidi apdraudošiem, t.i., bīstamiem vrakiem. Līdz ar to patreizējais regulējums vraka īpašniekam uzliek pienākumu aizvākt tikai navigāciju vai vidi apdraudošu vraku. Pārējo vraku aizvākšana paliek pašu vraku īpašnieku ziņā. Tomēr katrs šāds

⁵¹³ Lielākie skandāli no Saeimas līdz Saeimai. Pieejams: <http://www.diena.lv/lat/arhivs/nacionalas-zinas/citu-business-ar-vrakiem> [aplūkots 2014. gada 10. augustā].

⁵¹⁴ Lielvārde neveiksmīgi cīnās ar pusnogrīmušo kuģa vraku.

<http://www.delfi.lv/news/national/novadi/article.php?id=13962398> [aplūkots 2014. gada 10. augustā].

⁵¹⁵ Skatīt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK.

pamests, neaizvākts vraks ar laiku var kļūt arī bīstams. Tāpat arī šādi neaizvākti vraki var apdraudēt citas intereses, piemēram, cilvēku veselību, kultūrvidi, tūrismu.

Latvijā nav vienotas nacionālas datu bāzes, kas aptvertu visus apzinātos vrakus Latvijas ūdeņos. Pašreiz Jūras administrācijas izveidotajā vraku datu bāzē ir ievietota informācija par 166 vrakiem. Tomēr jāatzīmē, ka šajā datu bāzē ir atspoguļotas tikai vraku vietu koordinātas, bet sīkākas ziņas, piemēram vraka nosaukums, nogrimšanas datums nav atrodamas.

Kā vienu no minēto problēmu risinājumiem autore saskata grozījumu veikšanu Jūras kodeksā, izstrādājot likumprojektu „Grozījumi Jūras kodeksā” (turpmāk – likumprojekts), kas izteiktu jaunā redakcijā XXVIII nodaļu „Vraki”.

Autores piedāvātā likumprojekta mērķis ir nodalīt kuģošanai un jūras videi bīstamu vraku aizvākšanas normatīvi tiesisko regulējumu no Latvijas ūdeņos pamestu, kuģošanas drošību un jūras vidi neapdraudošu vraku aizvākšanas regulējuma. Nepieciešamību pēc šāda nodalījuma autore saskata tajā apstākļi, ka praktiskajā darbā Jūras administrācijā arvien biežāk nākas saskarties ar gadījumiem, kad Jūras administrācijā vēršas privāto tiesību juridiskās personas ar lūgumu dot atļauju nogrimušu kuģu vraku izcelšanai. Tā, piemēram, SIA “X” lūgums izsniegt atļauju dabas rezervāta jūras akvatorijā nogrimušu vraku izcelšanai.

Izskatot šādus iesniegumus, nākas konstatēt, ka spēkā esošie normatīvie akti šobrīd neparedz ne kārtību, ne arī institūcijas, kas būtu tiesīgas Latvijas Republikas vārdā rīkoties ar minētajiem Latvijas ūdeņos nogrimušajiem un pamestajiem vrakiem, kuri nav atzīti par bīstamiem kuģošanas drošībai.

Tā kā autore ir secinājusi, ka Latvijā nav tiesiska mehānisma, kas spētu aizsargāt tās zemūdens kultūrvēsturisko mantojumu, ir nepieciešami grozījumi arī citos Latvijas normatīvajos aktos, par ko autore izteiks savus priekšlikumus darba kopsavilkumā.

Minēto problēmu risinājumam autore uzskata, ka būtu nepieciešams Jūras kodeksu papildināt, nosakot atbildīgās institūcijas, kas valsts vārdā būtu tiesīgas rīkoties ar valstij piekritīgiem vrakiem.

Tā kā lielākā daļa no vrakiem atrodas publiskajos ūdeņos, tad jautājums par rīcību ar vrakiem šajos ūdeņos būtu balstāms uz Zemes pārvaldības likumu.

Saskaņā ar minētā likuma anotāciju, ar to tiek risināti jautājumi par jūras piekrastes joslas un publisko ūdeņu zemju īpašuma un valdījuma tiesībām, lai nodrošinātu šo zemju pārvaldību, jo Civillikumā iekļautais regulējums to nenodrošina.

Lai nodrošinātu jūras piekrastes joslas un publisko ūdeņu teritoriju apsaimniekošanu, likums nosaka, ka pašvaldības ir šo zemju valdītājs, bet valsts saglabā īpašuma tiesības uz tām. Līdz ar to šo zemju pārvaldību nodrošina pašvaldības, tai skaitā izsniedz būvniecības un citas atļaujas, turpretī Valsts Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas personā saglabā uzraudzības tiesības.

Saskaņā ar likumprojektā dotajām definīcijām par iekšzemes publiskajiem ūdeņiem tiek uzskatīti Civillikuma I pielikumā uzskaitītie publiskie ezeri un upes, bet jūras piekrastes josla tiek definēta kā teritorija, kurā ietilpst jūras piekrastes ūdeņi un jūras piekrastes sauszemes daļa. Savukārt jūras piekrastes ūdeņi likumprojekta izpratnē ir akvatorija divu kilometru platumā no jūras krasta līnijas. Saskaņā ar likumprojekta 15. pantu vietējā pašvaldība ir jūras piekrastes ūdeņu un iekšzemes publisko ūdeņu, kuros valdījuma tiesības neīsteno par vides aizsardzību atbildīgā ministrija un kas nav privātpersonu īpašumā vai tiesiskajā valdījumā, valdītājs savā administratīvajā teritorijā un tai pieguļošajā teritorijā jūras piekrastes ūdeņos.

Par vides aizsardzību atbildīgā ministrija īsteno valdījuma tiesības uz iekšzemes publiskajiem ūdeņiem, kas atrodas dabas rezervātos, nacionālajos parkos un dabas liegumos un kas nav privātpersonu īpašumā vai tiesiskajā valdījumā. Vietējās pašvaldības jūras piekrastes ūdeņos nodrošina to autonomo funkciju izpildi. Saskaņā ar Civillikuma 875. pantu valdījums ir tiesībām atbilstoša faktiskā vara, bet saskaņā ar 876. pantu lietas valdījums ir īpašuma tiesībai atbilstoša faktiskā vara par lietu.

4.4. Secinājumi.

Autore konstatē, ka Latvijā nepastāv normatīvais regulējums attiecībā uz Pirmā un Otrā pasaules kara laikos gan Latvijas teritoriālajos ūdeņos, gan ārvalstu ūdeņos nogrimušajiem militārajiem kuģiem (t.i., vēsturiskajiem karakuģiem). Tāpat arī esošais normatīvais regulējums attiecībā uz vraku aizvākšanu neattiecas uz mūslaiku karakuģiem. Autoresprāt būtu nepieciešams izstrādāt šādu regulējumu, vai nu papildinot jau esošos normatīvos aktus, vai radot jaunu normatīvo aktu.

Latvijas Republikai kā UNCLOS dalībvalstij ir pienākums gan aizsargāt savu zemūdens kultūrvēsturisko mantojumu, gan arī novērst jūras vides piesārņojumu no jebkura piesārņojuma avota, tai skaitā arī no kuģiem. Pēc autores domām, laikā, kad ne tikai pasaulē, bet arī Latvijā pieaug zemūdens nirēju skaits un, sakarā ar tehnoloģisko iespēju palielināšanos, rodas arvien lielāka sabiedrības ieinteresētība par zem ūdens apslēpto mantojumu, būtu nepieciešams veikt minētā jautājuma tiesiskā regulējuma pilnveidošanu.

Jūras kodeksa XXVIII nodaļā „Vraki” ietvertais regulējums nespēj nodrošināt efektīvu Latvijas ūdeņu atbrīvošanu no nogrimušajiem objektiem, kas apdraud noteiktas intereses, jo tas nosaka procedūru tikai tādu objektu aizvākšanai, kas apdraud kuģošanas un vides drošību, neņemot vērā, ka noteikts objekts jūrā var apdraudēt arī citas intereses.

Vairumā gadījumu Latvijas ūdeņu atbrīvošanu no vrakiem kavē arī nenoregulētais vraku īpašumtiesību jautājums, jo patreiz spēkā esošais tiesiskais regulējums nenosaka termiņu, kādā vraka īpašniekam būtu jāizceļ un jāaizvāc nogrimušā kuģa vraks.

Neskatoties uz to, ka Latvijā ir pieņemts likums „Par kultūras pieminekļu aizsardzību”, kā arī uz šinī likumā ietvertā deleģējuma pamata pieņemti Ministru kabineta noteikumi, tomēr praksē pastāvošais zemūdēns kultūrvēsturiskā mantojuma juridiskās aizsardzības līmenis ir tik zems, ka tas ļauj zemūdēns dārgumu meklētājiem nesodīti darboties savās komerciālās interesēs, neņemot vērā ne sabiedrības, ne zinātnes intereses.

Kaut arī dažādās datu bāzēs ir sastopama informācija par 50 un vairāk gadu veciem kuģu vrakiem, kam varētu būt un arī ir vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai citāda kultūras vērtība, tomēr tikai divi šādi kuģi ir iekļauti valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu reģistrā. Tāpēc uz šiem kuģiem nevar tikt attiecināti likumā „Par kultūras pieminekļu aizsardzību” noteiktie aizsardzības pasākumi. Līdz ar to valstī ir izveidojusies situācija, ka netraucēti un neierobežoti var darboties gan atsevišķi zemūdēns bagātību meklētāji, gan sporta klubu statusā reģistrētas nirēju organizācijas, kas par savu komercdarbības veidu izvēlējušās niršanas uz vrakiem organizēšanu.

Lai pasargātu kultūrvēsturisko vraku vietas no pastāvošās nekontrolētās un nesankcionētās gan Latvijas, gan ārvalstu nirēju darbības, nepieciešams radīt juridisku pamatu niršanas licenču izsniegšanai un nirēju darbības kontrolei Latvijas ūdeņos, paredzot sodus par noteikto normu neievērošanu. Tāpat būtu arī nepieciešams noteikt, ka visi Latvijas ūdeņos nogrimušie kuģi, kas vecāki par 50 gadiem, ir valsts īpašumā un aizsardzībā. Tas dotu iespēju aizsargāt zemūdēns kultūras mantojumu arī tādos gadījumos, kad attiecīgās valsts institūcijas budžeta līdzekļi nav pietiekami, lai veiktu vraku tūlītēju apsekošanu un iekļaušanu aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā.

Būtu nepieciešams papildināt zemūdēns kultūrvēsturiskā mantojuma aizsardzības normatīvo regulējumu ar normu, kas aizliegtu bez speciālas atļaujas izcelt vrakos atrastos priekšmetus. Būtu nepieciešams Valsts vides inspekcijas izstrādātajām rekomendāciju piešķirt ārējā normatīvā akta spēku, paredzot likumā Ministru kabinetam deleģējumu rekomendācijās noteiktās kārtības apstiprināšanai.

Vraku aizvākšanas konvencija ir pirmais starptautiska mēroga tiesisks instruments, kas regulē jautājumus par kuģu vraku aizvākšanu no teritorijām aiz valsts teritoriālās jūras. Kaut arī konvencija tika izstrādāta pēc IMO iepriekš pieņemto atbildības konvenciju, it īpaši Bunkeru konvencijas modeļa, tomēr to pilnībā nevarētu pieskaitīt pie „atbildības un kompensācijas” konvencijām, jo šīs Konvencijas galvenais mērķis pirmām kārtām ir novērst vraku izraisīto apdraudējumu videi un kuģošanas drošībai, uzliekot kuģu īpašniekiem specifiskus pienākumus un dodot iespēju dalībvalstij vērsties tieši pret apdraudētajiem vai citu personu, kura piešķirusi

finansiālu nodrošinājumu reģistrētā kuģa īpašnieka atbildības īstenošanai, gadījumos, ja kuģa īpašnieks nepilda tam ar konvenciju uzliktos pienākumus.

Konvencijas darbības zona tiek attiecināta uz dalībvalstu ekskluzīvo ekonomisko zonu, tomēr dalībvalstīm tiek dota iespēja konvenciju attiecināt arī uz savām teritoriālajām jūrām, tajā skaitā iekšējiem ūdeņiem.

Vraku aizvākšanas konvencija uzliek par pienākumu visiem kuģu, kuru bruto tīlpība ir 300 vai lielāka, īpašniekiem obligāti apdrošināt savu atbildību attiecībā uz zaudējumiem, kas varētu rasties, kuģim kļūstot par vraku jūras negadījuma rezultātā.

Autores skatījumā Latvijas pievienošanās konvencijai palīdzētu veiksmīgāk risināt ar vraku aizvākšanu saistītās problēmas, it īpaši jau vraku radīto zaudējumu piedziņas jautājumos. Saskaņā ar Vraku aizvākšanas konvencijas 12. pantu kuģa īpašniekam jāapdrošina civiltiesiskā atbildība par vraka radītiem zaudējumiem. Tam var būt arī citāda finansiāla garantija, kas segtu kuģa īpašnieka atbildību. Saskaņā ar konvencijas noteikumiem prasību par vraka radīto zaudējumu un izdevumu kompensāciju var celt tieši pret apdrošinātāju vai citu personu, kas sniegusi finansiālu garantiju. Līdz ar to zaudējumus cietusī puse varēs saņemt zaudējumu atlīdzību tieši no apdrošinātāja, neatkarīgi no vraka īpašnieka finansiālā stāvokļa.

Civiltiesiskās apdrošināšanas sertifikātu, iesniedzot attiecīgo apdrošinājuma polisi, kuģa īpašniekam izsniegs kuģa reģistrācijas valsts. Šis konvencijas pants ir formulēts līdzīgi kā citās IMO pieņemtajās konvencijās un autores skatījumā var nākotnē izraisīt problēmas gadījumos, kad kuģis tiek reģistrēts pamatojoties uz berbouta līguma pamata. Tā kā IMO jau ir pieņemta rezolūcija par Starptautiskās konvencijas par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu ⁵¹⁶ nosakot, ka berbouta līguma gadījumā konvencijā noteiktā sertifikāta izsniegšana ir kuģa karoga valsts pienākums. Tātad situācija līdzīga un autore prognozē, ka šāda diskusija varētu izvērsties arī par Vraku aizvākšanas konvencijas piemērošanu.

Ratificējot Vraku aizvākšanas konvenciju, Latvija iegūtu arī tiesisku aizsardzību starptautiskā līmenī savu interešu aizsardzībai, jo konvencijas 15. pants nosaka dalībvalstu tiesības ar konvencijas piemērošanu saistīto strīdu risināšanā piemērot UNCLOS XV daļā paredzētās procedūras, neatkarīgi no tā vai konvencijas dalībvalsts ir arī UNCLOS dalībvalsts.

Saistībā ar kuģu apdrošināšanu pret jūras prasībām autore vērs uzmanību uz nesen Latvijas Republikas normatīvajos aktos ieviesto Direktīvu 2009/20/EK kā vienu soli pretī konvencijas ratifikācijai.

Saskaņā ar Vraku aizvākšanas konvencijas 3. pantu dalībvalsts var konvenciju attiecināt arī uz vrakiem, kas atrodas tās teritorijā un teritoriālajos ūdeņos. Līdz ar to arī uz jebkuru ārvalsts kuģi,

⁵¹⁶ Par Starptautisko konvenciju par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu: starptautisks līgums // Latvijas Vēstnesis, 2005. 23. marts, Nr. 48.

kurš ienāktu Latvijas ostās, tiktu attiecināti visi konvencijā noteiktie vraka īpašnieka pienākumi attiecībā uz bīstama vraka marķēšanu un izcelšanu.

Tā kā Vraku aizvākšanas konvencija starptautiskā līmenī stājusies spēkā 2015.gada 14.aprīlī, tad arī Latvijas karoga kuģiem ar bruto tūpību vienādu vai lielāku par 300, ieejot konvencijas dalībvalsts ostā, ir jābūt apdrošinātiem saskaņā ar konvencijas prasībām. Vraku aizvākšanas konvencijas 12. panta 12. daļa visām konvencijas dalībvalstīm pieprasa ar saviem tiesību aktiem nodrošināt to, ka apdrošināšana ir spēkā attiecībā uz visiem tiem kuģiem, kuri ierodas ostā šīs valsts teritorijā vai to atstāj, neatkarīgi no kuģa reģistrācijas vietas. Tā kā konvencija nosaka, ka apliecību par apdrošināšanas esamību izsniedz tikai konvencijas dalībvalsts, Latvijas karoga kuģiem, neesot konvencijas dalībvalsts kuģiem, ir jāmeklē kāda no konvencijas dalībvalstīm, lai saņemtu Vraku aizvākšanas konvencijā noteikto obligātās apdrošināšanas apliecību.

Veicot dažādu valstu vraku aizvākšanas normatīvi tiesiskā regulējuma salīdzinājumu, autore secina, ka galvenās regulējuma atšķirības pamatā ir valstu piederība dažādām tiesību sistēmām, kas nosaka arī valstu tiesību avotu sistēmu un tiesību aktu pieņemšanas procedūru.

Apvienotā Karaliste, kā valsts ar senāko jūras tiesību vēsturi un *common law* tiesību sistēmu ir radījusi ietekmi arī uz tās bijušo koloniju tiesībām. Salīdzinot darbā analizēto lielāko *common law* tiesību valstu (Apvienotā Karaliste, Kanāda) vraku normatīvo regulējumu, autore secina, ka tas ir balstīts uz vienotiem principiem.

Kā vienu no galvenajām iezīmēm, kas vieno visas šīs valstis attiecībā uz vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu, autore min vraka saņēmēja institūtu, t.i., valdības ieceltu personu, kura pārzina visus ar vrakiem saistītos jautājumus valstī. Otra šīs tiesību sistēmas valstīm raksturīga iezīme attiecībā uz vraku atrašanu un izcelšanu ir glābšanas tiesību piemērošana un jūras privilēģijas prasījuma tiesību nodibināšana uz izglābto īpašumu – vraku, kas glābējam dod tiesības uz taisnīgu un adekvātu atlīdzību.

Šinī ziņā atšķirīgs ir otras aplūkotās tiesību sistēmas – kontinentālās Eiropas tiesību loka valstīs noteiktais vraku aizvākšanas normatīvi tiesiskais regulējums. Minētajai sistēmai raksturīgi ir tas, ka attiecībā uz jūrā atrastu īpašumu tiek piemērotas atrasto lietu tiesības, attiecīgi paredzot atradējam atradēja atlīdzību.

Kā pozitīvu piemēru aplūkotajā regulējumā autore saskata vraka īpašniekam noteikto termiņu vraka aizvākšanai arī tajos gadījumos, ja vraks nav bīstams, t.i., neapdraud kuģošanas drošību un apkārtējo vidi. Kā otru pozitīvu piemēru autore saskata Vjetnamas kodeksā ietverto kompetenču sadalījumu starp institūcijām attiecībā uz darbībām ar vrakiem.

Pēc patreizējā regulējuma Latvijā ir tikai trīs institūcijas, kas pilnvarotas rīkoties ar vrakiem – Jūras kodeksā noteiktās Jūras administrācijas pilnvaras rīkoties ar kuģošanas drošību

apdraudošiem vrakiem (268. pants), ostas pārvaldes (271. pants) un Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā noteiktās pilnvaras Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienestam jūras piesārņojuma gadījumā (54. pants). Autoresprāt vraku aizvākšanā iesaistīto institūciju loka paplašināšana ļautu daudz operatīvāk veikt Latvijas ūdeņu attīrīšanu no tajos nogrimušajiem vai nogremdētajiem kuģiem.

Saskaņā ar Civillikuma normām teritoriālā jūra nepieder pie publiskajiem ūdeņiem. Latvijā pašreiz nevienā normatīvajā aktā nav noteikta valsts institūcija, kas realizētu valdījuma tiesības attiecībā uz teritoriālās jūras ūdeņiem un tās dibenu, un līdz ar to uzņemtos arī jautājumu risināšanu saistībā ar teritoriālajā jūrā esošajiem nogrimušo kuģu vrakiem, kuri nav iekļauti valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā. Tādēļ būtu nepieciešams veikt grozījumus Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā, nosakot valsts institūciju vai institūcijas, kas realizētu teritoriālās jūras pārvaldību un līdz ar to uzņemtos arī jautājumu risināšanu saistībā ar teritoriālajā jūrā nogrimušo kuģu vrakiem, kuri nav iekļauti valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā. Līdzīgs risinājums attiecībā uz jūras piekrastes joslas un iekšzemes publisko ūdeņu pārvaldību jau ir ietverts Zemes pārvaldības likumā, kas stājās spēkā 2015.gada 1.janvārī.

5. VRAKU AIZVĀKŠANAS TIESISKĀ REGULĒJUMA PILNVEIDOŠANA LATVIJAS NORMATĪVAJOS AKTOS

Nemot vērā iepriekšējā nodaļā izteiktos secinājumus un pamatojoties uz Zemes pārvaldības likumu autore piedāvā veikt grozījumus Jūras kodeksā, izsakot Jūras kodeksa XXVIII nodaļu šādā redakcijā (slīpajā rakstā autore dod savu pamatojumu piedāvātajai likumprojekta redakcijai):

„XXVIII nodaļa. Vraķi

267. pants. Vispārīgie noteikumi

(1) Šīs nodaļas noteikumi piemērojami vrakiem, kas radušies jūras negadījuma rezultātā un kas atrodas Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, teritoriālajā jūrā un teritorijā, tajā skaitā teritoriālajā jūrā (turpmāk šajā nodaļā – Latvijas ūdeņi).

(2) Vraks ir:

- a) kuģis (arī gaisa kuģis), kas nogrimis, uzskrējis uz sēkļa vai izmests krastā, vai
- b) jebkura nogrimuša vai uz sēkļa uzskrējuša kuģa daļa, ieskaitot jebkuru objektu, kas atrodas vai atradās uz šī kuģa, vai jebkurš objekts, kas pazaudēts jūrā no kuģa un ir nonācis uz sēkļa, nogrimis vai dreifē jūrā, vai
- c) kuģis, kas var drīzumā nogrimt vai uzskriet uz sēkļa, vai attiecībā uz kuru ir pamats uzskatīt, ka tas nogrimis vai uzskries uz sēkļa, un attiecībā uz kuru jau netiek veikti efektīvi pasākumi, lai glābtu apdraudēto kuģi vai citu kuģa īpašumu.

(3) Bīstams vraks ir vraks, kas:

- a) apdraud vai traucē kuģošanu, vai
- b) attiecībā uz kuru ir pamats uzskatīt, ka tas radīs nopietnas kaitīgas sekas jūras videi vai aizsargājamām jūras teritorijām, vai nodarīs kaitējumu piekrastei, vai ar Latvijas ūdeņiem vai piekrasti saistītām valsts interesēm, piemēram, saimnieciskajai darbībai jūras piekrastē, ostās, tūrisma objektiem, iedzīvotāju veselībai, infrastruktūrai jūras ūdeņos.

Autore piedāvā šo nodaļu attiecināt tikai uz kuģiem, kuri par vrakiem kļuvuši jūras negadījuma rezultātā, t.i., uz mūslaiku vrakiem. Tā kā jūras negadījuma definīcija ir dota citos normatīvajos aktos (Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums), tad autore uzskata, ka minētajā nodaļā tas vairs nav jādefinē. Atšķirībā no pašreizējās likuma redakcijas, autore piedāvā sniegt izvērstāku vraka definīciju (saskaņojot to ar Vraķu aizvākšanas konvenciju), ietverot definīcijā arī jūrā dreifējošu no kuģa pazaudētu objektu, kā arī kuģi, par kuru rodas pamats uzskats, ka tas varētu nogrimt, ja šāds kuģis netiek glābts. Atšķirībā no spēkā esošās redakcijas autore piedāvā definēt „bīstamu vraku” līdzīgi kā Vraķu aizvākšanas konvencijā.

268. pants. Ziņošana par vrakiem

(1) Kuģa kapteinis vai kuģa operators nekavējoties ziņo Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienestam un Latvijas Jūras administrācijai par kuģi, kas jūras negadījuma rezultātā kļuvis par vraku Latvijas ūdeņos. Ja Latvijas kuģis kļuvis par vraku ārvalsts ūdeņos, tad kuģa kapteinis vai kuģa operators nekavējoties par to paziņo attiecīgās piekrastes valsts kompetentajai institūcijai.

(2) Ziņojumā jānorāda kuģa reģistrētā īpašnieka nosaukums, kā arī visa informācija, kas nepieciešama, lai saskaņā ar 269. pantu noteiktu, vai vraks rada apdraudējumu, tajā skaitā:

- 1) precīza vraka atrašanās vieta;
- 2) vraka tips, izmērs un konstrukcija;
- 3) vraka stāvoklis un bojājuma veids;
- 4) kravas daudzums un raksturojums, it īpaši attiecībā uz visām bīstamajām un kaitīgajām vielām;
- 5) naftas produktu daudzums un veidi uz kuģa, tajā skaitā bunkuru degviela un smēreļļas.

Pašreizējā likuma redakcijā nav noteiktas attiecīgās institūcijas, kurām jāsniedz ziņojums un arī minētajā ziņojumā ietvertā informācija. Šī panta redakcija veidota atbilstoši Vraku aizvākšanas konvencijai.

269. pants. Vraka bīstamības novērtēšana

(1) Saņemot informāciju par vraku Latvijas ūdeņos, Latvijas Jūras administrācija, nepieciešamības gadījumā pieaicinot citas atbildīgās institūcijas, novērtē vraka bīstamību, ņemot vērā šādus kritērijus:

- 1) vraka tipu, izmēru un konstrukciju;
- 2) ūdens dziļumu vraka atrašanās vietā;
- 3) ūdenslīmeņa svārstības un straumes rajonā, kur atrodas vraks;
- 4) satiksmes blīvumu un intensitāti;
- 5) vraka kravas daudzumu un veidu, uz kuģa klāja esošās naftas produktu vai citu bīstamu vai kaitīgu vielu daudzumu un veidu, īpaši ņemot vērā, kāds zaudējums varētu rasties, ja krava vai nafta nonāktu vidē;
- 7) ostas iekārtu apdraudējumu;
- 8) valdošos meteoroloģiskos un hidrogrāfiskos apstākļus;
- 9) ūdens dziļums virs vraka vai vraka augstums virs ūdens pie zemākā ūdenslīmeņa;

10) vraka attālumu līdz jūras instalācijām, cauruļvadiem, telekomunikāciju kabeļiem un līdzīgām iekārtām;

11) jebkurus citus būtiskus apstākļus, kas var radīt nepieciešamību aizvērt vaku.

(2) Ja vraks, kas atrodas Latvijas ūdeņos, tiek atzīts par bīstamu, tad tā norobežošana tiek veikta atbilstoši normatīvo aktu par navigācijas līdzekļu darbības nodrošināšanas kārtību prasībām.

Informāciju par vaku un tā norobežojuma aprakstu Latvijas Jūras administrācija ievieto attiecīgās navigācijas publikācijās un informē jūrniekus.

Pants tiek veidots atbilstoši pašreizējai redakcijai, papildinot to ar Jūras administrācijas tiesībām nepieciešamības gadījumā pieaicināt arī citas institūcijas vraka bīstamības noteikšanā. Attiecībā uz bīstamības novērtēšanas kritērijiem par paraugu tiek izmantots Vaku aizvākšanas konvencijas modelis. Salīdzinājumā ar spēkā esošo redakciju, kas nenosaka, kam tad ir pienākums norobežot bīstamu vaku, piedāvātā redakcija dot atsauci uz normatīvo aktu saskaņā ar kurā noteiktajām prasībām jāveic vraka norobežošana.

270. Bīstama vraka aizvākšana

(1) Vraķa īpašnieks aizvāc vaku atbildīgo institūciju noteiktajā termiņā.

(2) Līgumu par vraka aizvākšanu tā īpašnieks var noslēgt ar jebkuru glābēju vai citu personu, lai tā īpašnieka vārdā aizvāktu vaku. Līgumu vraka īpašnieks saskaņo ar atbildīgo institūciju, kas var izvirzīt noteikumus attiecībā uz vraka aizvākšanu tikai lai nodrošinātu, ka aizvākšana notiek saskaņā ar jūras vides drošības un aizsardzības apsvērumiem.

(3) Ja vraka īpašnieks neaizvāc vaku šā panta pirmajā daļā noteiktajā termiņā vai arī ar vraka īpašnieku nav iespējams sazināties, kā arī apstākļos, kad nepieciešama tūlītēja rīcība, atbildīgā institūcija var aizvērt vai nepieciešamības gadījumā iznīcināt vaku visefektīvākajā un ātrākajā veidā saskaņā ar jūras vides drošības un aizsardzības apsvērumiem.

(4) Atbildīgā institūcija par šā panta pirmajā daļā noteikto termiņu, kā arī nodomu nekavējoties uzsākt vraka aizvākšanu īpaši nopietna apdraudējuma gadījumā, informē vraka īpašnieku rakstiskā vai elektroniskā veidā.

(5) Vraķa īpašnieks sedz vraka atrašanās vietas noteikšanas, marķēšanas un aizvākšanas izmaksas saskaņā ar šīs nodaļas 269.pantu un šī panta trešo daļu.

Pašreizējā regulējumā esošais, kas nosaka darbības, kādas jāveic Jūras administrācijai pēc vraka bīstamības novērtēšanas (uzaicinājuma nosūtīšana vraka īpašniekam ar lūgumu informēt par saviem nodomiem, publikācija laikrakstā ar uzaicinājumu pieteikties sešu mēnešu laikā, gadījumā ja vraka īpašnieks nav zināms) autores uzskatā ir neatbilstošs mūsdienu apstākļiem, jo grūti

iedomāties situāciju, ka Latvijas ūdeņos ienākuša kuģa, kurš jūras negadījuma rezultātā kļūst par vraku un apdraud navigāciju, īpašnieks nebūtu zināms. Un, ja arī tas tā būtu, tad tiesību normā ietvertais sešu mēnešu termiņš ir pārāk garš, pie tam, ja vraks ir novērtēts par bīstamu. Līdz ar to autore piedāvā noteiktu regulējumu, kas nosaka vraka īpašnieka pienākumu aizvēkt vraku tajā termiņā, ko noteikušas atbildīgās institūcijas, kā arī vraka īpašnieka pienākumu segt visas izmaksas gadījumā, ja viņa vietā vraku ir aizvākusi attiecīgā valsts institūcija.

271. pants. Vraka īpašnieka tiesības uz izceltu vraku.

(1) Ja vraks tiek aizvēkts 270. panta trešajā daļā paredzētajā veidā, tad vraka īpašnieks savas tiesības uz vraku var pieteikt viena mēneša laikā no vraka izcelšanas dienas, sedzot visus atbildīgās institūcijas izdevumus, kas tai radušies saistībā ar vraku.

(2) Ja vraka īpašnieks nepiesaka savas tiesības uz vraku šī panta pirmajā daļā noteiktajā termiņā, vraks pāriet valsts īpašumā atbildīgās institūcijas valdījumā.

Pašreizējais regulējums neparedz termiņu, kādā izcelta vraka īpašnieks var pieteikt savas tiesības uz citas institūcijas izcelto vraku. Līdz ar to autore piedāvā viena mēneša termiņu šādu prasību pieteikšanai.

271.¹ pants. Atbildīgās institūcijas

(1) Šajā nodaļā minēto atbildīgo institūciju pienākumus veic:

- 1) Latvijas Jūras administrācija, ja vraks rada 267. panta ceturtās daļas a) apakšpunktā minēto apdraudējumu;
- 2) Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests un Valsts vides dienests, ja vraks rada 267. panta trešās daļas b) apakšpunktā minēto apdraudējumu;
- 3) attiecīgās ostas pārvalde, ja vraks atrodas ostas akvatorijā, tai skaitā ostas iekšējā vai ārējā reidā, vai kuģu ceļos ostas pieejā.

(2) Ja vraks vienlaicīgi rada apdraudējumu vairākām 267. pantā minētajām interesēm, tad šīnī pantā minētās atbildīgās institūcijas organizē darba grupu, kurā var tikt pieaicinātas arī citas kompetentās institūcijas (atkarībā no vraka apdraudētajām valsts interesēm).

Pašreizējā redakcijā par vienīgo institūciju, kas bīstama vraka īpašnieka vietā ir tiesīga rīkoties ar bīstamo vraku ir Jūras administrācija, vai, ja vraks atrodas ostas akvatorijā, tai skaitā iekšējā vai ārējā reidā, vai kuģu ceļos ostas pieejā, attiecīgās ostas pārvalde. Piedāvātajā redakcijā

šādas tiesības tiek paredzētas vēl divām institūcijām – Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienestam un Valsts vides dienestam (gadījumos, ja vraks var radīt kaitīgas sekas jūras videi vai aizsargājamām jūras teritorijām, vai var radīt kaitējumu, piemēram, saimnieciskajai darbībai jūras piekrastē vai iedzīvotāju veselībai). Bet šis uzskaitījums nav izsmeļošs, jo nepieciešamības gadījumā (kā tas praksē jau ir bijis, piemēram, uz sēkļa uzskrējušā kuģa *Golden Sky* gadījumā) var tikt izveidota darba grupa arī ar citu institūciju pieaicināšanu. Piedāvātajam regulējumam par pamatu ir jau pašreiz Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā noteiktās Krasta apsardzes tiesības jūras piesārņojuma gadījumā veikt nepieciešamos pasākumus, lai nepieļautu, mazinātu vai likvidētu piesārņojumu, kā arī jebkurus pasākumus attiecībā uz negadījumā iesaistīto kuģi un tā kravu.⁵¹⁷ Viena no Jūras administrācijas galvenajām funkcijām saskaņā ar minēto likumu ir kuģošanas drošības nodrošināšana Latvijas ūdeņos.

2. Papildināt ar jaunu XXVIII¹ nodaļu šādā redakcijā:

„Atrasti vraki

271.² pants. Vispārīgie noteikumi

(1) Šīs nodaļas izpratnē vraks ir jebkurš nogrimis kuģis vai tā daļa, kas nogrimis vai dreifē Latvijas ūdeņos. Cauruļvadi un kabeļi netiek uzskatīti par vrakiem.

(2) Šīs nodaļas noteikumi neattiecas uz:

1) karakuģiem;

2) zemūdens kultūrvēsturisko mantojumu (vēsturiskajiem vrakiem).

Salīdzinājumā ar pašreizējo normatīvo regulējumu, autore piedāvā papildināt Jūras kodeksu ar jaunu nodaļu, kas noteiktu Latvijas ūdeņos (teritoriālajā jūrā un iekšējos ūdeņos) pamestu kuģu vraku aizvākšanas tiesisko regulējumu. Minētās nodaļas normas neattiecas uz Latvijas ūdeņos esošajiem un atrastajiem cauruļvadiem un kabeļiem. Ar minēto regulējumu autore cer novērst „robu” Latvijas Republikā pastāvošajā ne-bīstamu vraku aizvākšanā, kaut arī autore darbā secinājusi, ka katrs vraks ar laiku var kļūt bīstams.

271.³ pants. Vraka atradēja pienākumi

⁵¹⁷ Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums, 54.pants. Latvijas Vēstnesis, 19.11.2002., Nr.168.

Jebkura persona, kura atradusi vraku Latvijas ūdeņos, paziņo par tā atrašanu šī kodeksa 271.⁷ pantā minētajai atbildīgajai institūcijai, norādot vraka atrašanās vietas koordinātas, vraka tipu, izmēru, konstrukciju, kā arī ziņas par tā īpašnieku (ja tādas ir atradēja rīcībā).

Panta redakcija ir veidota līdzīgi kā, piemēram, Apvienotajā Karalistē, kur ikvienam vraka atradējam jāpaziņo par atrasto vraku vraka saņēmējam. Atšķirībā no minētās valsts, Latvijā netiek noteikta viena institūcija par vraka saņēmēju, bet gan vairākas atbildīgās institūcijas atbilstoši teritorijai, kurā vraks tiek atrasts. Šāds modelis tiek piedāvāts arī finansiālu apsvērumu dēļ, jo jaunas institūcijas izveidei būtu nepieciešami līdzekļi no valsts budžeta.

271.⁴ pants. Brīdinājums par objekta atzīšanu par atmestu vraku

(1) Saņemot informāciju par vraku, atbildīgā institūcija var pieņemt lēmumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku, pārņemot objektu savā pārraudzībā un izsakot objekta īpašniekam brīdinājumu.

(2) Ja objekta, kas potenciāli var tikt atzīts par atmestu vraku, īpašnieks ir zināms, brīdinājumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku izsaka, rakstiski to nosūtot objekta īpašniekam. Šajā brīdinājumā norāda šādu informāciju:

- 1) objektu identificējošas pazīmes un tā atrašanās vietu;
- 2) pienākumu aizvēkt objektu un termiņu, kādā tas aizvācams;
- 3) informāciju, ka objekts tiks atzīts par atmestu vraku un līdz ar to uzskatīts par tādu, no kura tā īpašnieks atteicies par labu valstij, ja objekta īpašnieks 30 dienu laikā nepaziņos, ka objekts nav atmests, un brīdinājumā noteiktajā termiņā to neaizvāks.

(3) Šī panta otrajā daļā minētais brīdinājums nav jāsūta, ja vraks radies jūras negadījuma rezultātā, un tā īpašnieks nav veicis nekādas darbības un paziņojumus gada laikā no objekta kļūšanas par vraku.

(4) Ja objekta, kas potenciāli var tikt atzīts par atmestu vraku, īpašnieks nav zināms, šis objekts uzskatāms par atrastu mantu un atbildīgā institūcija brīdinājumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku izsaka, publicējot to oficiālajā izdevumā „Latvijas Vēstnesis”. Šajā brīdinājumā norāda šādu informāciju:

- 1) objektu identificējošas pazīmes un tā atrašanās vietu;
- 2) pienākumu aizvēkt objektu un termiņu, kādā tas aizvācams;
- 3) informāciju, ka objekts tiks atzīts par atmestu vraku un līdz ar to uzskatīts par tādu, no kura tā īpašnieks atteicies par labu valstij, ja objekta īpašnieks viena mēneša laikā nepaziņos, ka objekts nav atmests, un brīdinājumā noteiktajā termiņā to neaizvāks.

Piedāvāta regulējuma mērķis ir sakārtot vraku īpašumtiesību jautājumu, dodot pamesto vraku īpašniekiem (ja tādi ir) iespēju pieteikt savas īpašuma tiesības uz atrasto vraku un to aizvākt, vai arī atteikties no tā par labu valstij. Pantā tiek lietots jēdziens „atmests”, kā tas ir lietots Civillikuma 941. un 942. pantā saistībā ar lietu atrašanu. Līdz ar to autores uzskatā tiks atrisināts jautājums par to, cik ilgi vrakam jābūt pamestam, lai varētu konstatēt, ka tas uzskatāms par atmestu Civillikuma izpratnē. Pantā tiek regulēts jautājums arī attiecībā uz nesen nogrimušiem mūslaiku vrakiem, kuru īpašnieki ir zināmi. Minēto vraku īpašniekiem tiek dots viena gada termiņš sava īpašuma aizvākšanai no Latvijas ūdeņiem.

271.⁵ pants. Lēmums par objekta atzīšanu par atmestu vraku

- (1) Lēmumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku pēc savas iniciatīvas vai citu personu iesnieguma pieņem atbildīgā institūcija.
- (2) Lēmumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku pieņem, ja objekta, kas potenciāli var tikt atzīts par atmestu vraku, īpašnieks šī kodeksa 271.⁴ panta otrajā vai ceturtajā daļā minētajos brīdinājumos noteiktajā termiņā nepaziņo, ka objekts nav atmests vai neaizvāc attiecīgo objektu šajos brīdinājumos noteiktajā termiņā.
- (3) Lēmumu attiecībā uz objektu, kura īpašnieks ir zināms, nosūta šim īpašniekam vai valdītājam. Šo lēmumu var apstrīdēt un pārsūdzēt saskaņā ar Administratīvā procesa likuma normām.
- (4) Lēmums attiecībā uz objektu, kura īpašnieks nav zināms, stājas spēkā nekavējoties.
- (5) Pēc lēmuma par objekta atzīšanu par atmestu vraku stāšanās spēkā vraks pāriet valsts īpašumā atbildīgās institūcijas valdījumā.

Autores piedāvātā redakcija nosaka atbildīgās institūcijas pienākumus un tiesības attiecībā uz atrasto vraku. Līdz ar to tiek atrisināts jautājums par to, kura no valsts institūcijām ir tiesīga rīkoties ar valsts īpašumā nonākušo vraku.

271.⁶ pants. Rīcība ar vraku pēc tā atzīšanas par atmestu

Rīcība ar vraku pēc tā atzīšanas par atmestu notiek saskaņā ar Publiskas personas mantas atsavināšanas likumu. Vrauka izcelšanu atbildīgā institūcija veic tikai pēc saskaņošanas ar normatīvajā aktā par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu norādītajām institūcijām.

Pantā tiek precizēta kārtība, kādā atbildīgā institūcija var realizēt savā valdījumā nonākušo vraku.

271.⁷ pants. Atbildīgās institūcijas

Šajā nodaļā minēto atbildīgo institūciju pienākumus veic:

- 1) Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests vai Valsts vides dienests – ja vraks atrodas teritoriālajā jūrā;
- 2) attiecīgais iekšējo ūdeņu valdītājs – ja vraks atrodas iekšējos ūdeņos;
- 3) vietējās pašvaldības – ja vraks atrodas jūras piekrastes joslā vai iekšzemes publiskajos ūdeņos, kas nav citu personu īpašumā vai tiesiskajā valdījumā;
- 4) attiecīgās ostas pārvalde, ja vraks atrodas ostas akvatorijā, tai skaitā ostas iekšējā vai ārējā reidā, vai kuģu ceļos ostas pieejā.

Atbildīgās institūcijas piedāvātajā panta redakcijā tiek noteiktas atbilstoši atrastā vraka atrašanas vietai. Panta trešais punkts veidots atbilstoši Zemes pārvaldības likumam, nosakot, ka, ja vraks tiks atrasts jūras piekrastes joslā vai iekšzemes publiskajos ūdeņos, tad vietējā pašvaldība būs tā, kas varēs tālāk rīkoties ar savā valdījumā esošajā teritorijā atrasto vraku.

271.⁸ pants. Valsts īpašumā esošie vraki

Latvijas ūdeņos atstātie vraki, kas vecāki par 50 gadiem, ir valsts īpašumā. Uz šiem vrakiem netiek attiecinātas šīs nodaļas 271.⁴ un 271.⁵ panta prasības.

Šī panta mērķis ir sakārtot Latvijas ūdeņos pamesto vraku īpašumtiesību jautājumu.

KOPSAVILKUMS

Pētījuma rezultātā autore izvirza aizstāvēšanai šādas tēzes, kas izteiktas gan secinājumu, gan priekšlikumu formā.

1. Ar kuģi un kuģu vraku aizvākšanu saistītos jautājumus reglamentē kuģošanas tiesības, kas ietver gan privāttiesību, gan publisko tiesību normas. Juridiskajā zinātnē pastāv dažādi viedokļi gan attiecībā uz jēdziena „jūras tiesības”, gan jēdziena „kuģošanas tiesības” izpratni.

Latvijā pirmo reizi jēdziens “kuģošanas tiesības” tika ieviests ar pirmās mācību grāmatas jūras tiesībās izdošanu 1997. gadā⁵¹⁸, kur tas tiek lietots analogiski kā angļu valodā lietotais jēdziens „*shipping law*”. Autore secina, ka līdz minētās grāmatas izdošanai un arī pēc tam Latvijā izdotajā juridiskajā literatūrā jūras tiesību jomā jēdziens “kuģošanas tiesības” netiek lietots.

2. Pasaulē ietekmīgu lomu kuģošanas tiesību jaunrades procesā ieņem IMO, kuras darbā kā šīs organizācijas dalībvalsts piedalās arī Latvijas Republikas pārstāvji. IMO savas darbības laikā veicinājusi vairāk kā 50 konvenciju un protokolu jūras drošības un jūras vides aizsardzības jomā pieņemšanu. Uzreiz pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas tika pieņemta Latvijas Republikas Augstākās Padomes 1991. gada 10. septembra deklarācija „Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos” ar ko Latvija paziņoja par savu pievienošanos 12 IMO konvencijām.⁵¹⁹ Pašreiz Latvija ir vairāk kā 20 IMO konvenciju dalībvalsts. Līdz ar to autore secina, ka IMO konvencijas ir viens no svarīgākajiem mūsdienu Latvijas kuģošanas tiesību avotiem.

3. Autore konstatē arī negatīvu iezīmi IMO Juridiskās komitejas darbā, par ko liecina Austrālijas delegācijas paziņojums IMO Juridiskās komitejas 99. sesijas darba laikā. Austrālijas delegācija savā paziņojumā 99. sesijas darba noslēgumā izteica bažas par komitejas pieeju konkrētā jautājuma (par atbildības ierobežojuma limita paaugstināšanu “klusās piekrišanas” procedūras kārtībā) izskatīšanā, kas varētu kļūt par precedentu arī turpmākā komitejas darbā, izskatot jautājumus par LLMC 96 noteikto atbildības limitu grozīšanu, jo šis bija pirmais gadījums, kad tika piemērota LLMC 96 8.pantā paredzētā grozījumu pieņemšanas procedūra.

Autore uzskata, ka nepieciešams uzlabot IMO Juridiskās komitejas darbu, ieviešot balsošanas kārtību strīdīgu jautājumu izlemšanai attiecībā uz konvenciju vai to grozījumu izskatīšanu.

⁵¹⁸ Jūras tiesības. Lejnieka M. un Medinas L. redakcijā. Rīga: Jumava, 1997.

⁵¹⁹ Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=69118> [aplūkots: 2015. gada 15. augustā].

4. Līdz ar Latvijas Republikas pievienošanos ES, viens no kuģošanas tiesību avotiem ir arī ES direktīvas, kuru prasības nepieciešams pārņemt nacionālajos tiesību aktos un ES Regulas, kas ir tieši piemērojamas.

Transporta jomā ES realizē ar dalībvalstīm dalītu kompetenci. Viens no ES izvirzītajiem transporta politikas mērķiem ir ciešākas sadarbības izveidošana ar IMO un dalībvalstu mudināšana pievienoties tās pieņemtajām konvencijām kuģošanas drošības jomā. Kaut arī ES nav IMO dalībvalsts, tomēr tā savu darbību organizē ar dalībvalstu starpniecību. Jautājumi par vraku aizvākšanu līdz šim netiek regulēti ar ES tiesību aktiem. Tomēr, tā kā ES mērķis ir veicināt dalībvalstu pievienošanos IMO pieņemtajām konvencijām, un bīstami vraki ir reāls apdraudējums kuģošanas drošībai, tad autore secina, ka arī ES interesēs ir pēc iespējas ātrāka Vrakus aizvākšanas konvencijas stāšanās spēkā dalībvalstīs.

5. Ieviešot ES kuģošanas tiesību aktus, Latvija papildina savus kuģošanas tiesību avotus. Līdz ar ES pozīciju nostiprināšanos starptautiskajās organizācijās, autore secina, ka dalībvalstīm kļūst arvien mazākas iespējas izvirzīt patstāvīgas iniciatīvas IMO tiesību normu jaunrades darbā. Par minēto tendenci liecina ES Tiesas spriedums lietā *Eiropas Kopienu Komisija pret Grieķijas Republiku*⁵²⁰, kurā tika secināts, ka tikai tas, ka Kopiena nav starptautiskas organizācijas dalībniece, neļauj dalībvalstij rīkoties individuāli starptautiskās organizācijas ietvaros.

6. Latvijas kuģošanas tiesību attīstību var iedalīt četros periodos – pēc Latvijas neatkarības iegūšanas 1918. gadā līdz 1941. gadam, PSRS okupācijas režīma periods no 1944. gada līdz 1990. gadam, Latvijas neatkarības atgūšanas periods no 1991. gada 4. augusta un periods pēc Latvijas Republikas pievienošanās ES no 2004. gada 1. maija.

Salīdzinot šos periodus, autore secina, ka visvairāk nacionālo aktu jūrmniecības jomā ir pieņemti tieši pēdējā periodā, kas pamatojams ar ES aktīvo darbību kuģošanas drošības uzlabošanā un tās pieņemto direktīvu ieviešanu nacionālajos normatīvajos aktos.

Autore pievienojas profesora Tonija Kegela izteiktajam viedoklim, ka kuģošanas tiesības tradicionālā izpratnē kā privātās tiesības, no vienas puses, un Eiropas tiesības, lielākoties publiskās tiesības, no otras puses, ne vienmēr pietiekami labi savstarpēji sadarbojas, pamatojot savu viedokli ar to, ka publiskās tiesības raksta valdības un tās netiek iniciētas no kuģošanas pasaules praktiķiem.

⁵²⁰ Lieta C-45/07. Pieejams:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d0f130d56075196eca734943b488cf800fed5892.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4Oa3mLe0?text=&docid=78181&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=375614> [aplūkots 2013.gada 13.augustā].

Autore secina, ka vairākos gadījumos direktīvas tiek izstrādātas, nesaskaņojot to prasības ar citiem, piemēram, IMO pieņemtajiem dokumentiem. Autore uzskata, ka šāda iepriekšēja pārbaude būtu nepieciešama tā iemesla dēļ, ka lielākā daļa no ES dalībvalstīm ir arī IMO dalībvalstis. Pretējā gadījumā rodas atšķirīgi regulējumi, kā piemēram attiecībā uz MARPOL konvenciju, kad dalībvalstīm sakarā ar ES regulas ieviešanu vajadzēja griezties ES tiesā prejudiciāla nolēmuma dēļ (skatīt darba 1.4. nodaļu).

Vēl autore ir secinājusi, ka izstrādāto dokumentu saturs vairākos gadījumos ir pretrunīgs, kā arī dokumentu tulkojumi ir nekvalitatīvi un jēdzieni nesaskaņoti ar iepriekšējos tulkojumos lietotajiem jēdzieniem. Autore savus priekšlikumus (nepieciešama iepriekšējā praktiskās situācijas izpēte un nevis tikai pamatošanās uz politiskiem lēmumiem, nepieciešama iecerēto dokumentu saskaņošana ar citu starptautisko organizāciju pieņemtajiem, dalībvalstīm saistošajiem tiesību aktiem, dokumentu tulkojumu kvalitātes uzlabošana) attiecībā uz nepieciešamību uzlabot EK darbu ir izteikusi, gatavojot atbildes uz uzdotajiem jautājumiem Eiropas Komisijas uzsāktās sabiedriskās apspriešanās par lietpratīgu regulējumu Eiropas Savienībā procesā. Savā 2010. gada paziņojumā "Lietpratīgs regulējums ES"⁵²¹ Komisija izklāstīja stratēģiju, kā tā plāno visā politikas ciklā no politikas virziena izstrādes līdz tā apstiprināšanai, īstenošanai, novērtēšanai un pārskatīšanai nodrošināt augstas kvalitātes tiesisko regulējumu. Minētie autores priekšlikumi tika iekļauti Jūras administrācijas sagatavotajās atbildēs Satiksmes ministrijai.

7. Trešais kuģošanas tiesību attīstības periods raksturīgs Latvijai arī ar tās pāreju no padomju tiesību sistēmas uz Kontinentālās Eiropas tiesību sistēmu, kas papildinājusi kuģošanas tiesību avotus ar jauniem jūrniecības jomā pieņemtajiem normatīvajiem aktiem un starptautiskajiem līgumiem. Ar Tieslietu ministrijas izstrādāto administratīvo sodu sistēmas attīstības koncepciju, kas paredz pārkāpumu uzskaitījumus un sankcijas iekļaut nozaru speciālajos likumos, Latvija varētu nonākt atpakaļ pie 20. – 30. gados darbojošās sistēmas, kad likumos tika noteiktas ne tikai attiecīgas prasības, bet paredzēti arī sodi šo prasību neizpildei. Līdz ar to autore saskata pozitīvu iespēju nākotnē arī Jūras kodeksa nodaļā par vraku aizvākšanu paredzēt sankcijas kuģu īpašniekiem par tiem noteikto pienākumu neizpildi, kā tas pašreiz jau ir noteikts citās valstīs.

8. Vienota jēdziena „kuģis” definīcija neeksistē. Jēdziens „kuģis” dažādās Latvijai saistošajās starptautiskajās konvencijās tiek definēts atbilstoši katras konvencijas mērķim. Tomēr tādas kuģi raksturojošās pazīmes, kā spēja pārvietoties pa ūdeni, darboties jūras vidē un spēja kuģot ir sastopamas gandrīz katrā konvencijā ietvertajā kuģa definīcijā. Vraku aizvākšanas konvencijā ir

⁵²¹ Pieejams: http://ec.europa.eu/smart-regulation/consultation_2012/consultation_lv.htm [aplūkots 2014.gada 12.augustā].

dota salīdzinoši plaša kuģa definīcija, bet minētā konvencija nevar tikt attiecināta uz ne-jūras kuģiem, kā arī platformām jūrā, kas tiek izmantotas jūras dibena minerālu resursu izpētei, izmantošanai vai ieguvei. Turpretī vraks lielākajā daļā autores aplūkoto valstu normatīvajos aktos tiek definēts kā nogrimis, uz sēkļa uzskrējis vai pamests kuģis, bet atšķirības pastāv jautājumā par to, kādi vēl objekti iekļaujami vraka jēdzienā. Starptautiskajā līmenī jēdzienu „vraks” skaidro Vrakū aizvākšanas konvencija, kas arī līdzīgi nosaka, ka vraks ir nogrimis vai uz sēkļa uzskrējis kuģis, bet vienlaicīgi pasakot to, ka par vraku var tikt uzskatīts arī kuģis, kurš nav nogrimis, bet par kuru ir radies pamatots uzskats, ka tas nogrimis vai uzskries uz sēkļa. Saskaņā ar konvenciju par vraku tiek uzskatīti arī jebkura nogrimuša kuģa daļa, kā arī jebkurš objekts, kas atradās vai pazaudēts no kuģa. Līdz 2013. gada 21. janvārim, kad stājās spēkā 2013. gada 10. janvāra likums “Par grozījumiem Jūras kodeksā”, Jūras kodeksā kuģis tika definēts kā jebkurš kuģošanas līdzeklis – inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta izmantošanai uz ūdens. Šāda kuģa definīcija Latvijas Kuģu reģistra praksē bija novedusi pie ļoti plašas minētā jēdziena interpretācijas iespējām. Līdz ar to tika izstrādāti grozījumi Jūras kodeksa 1.¹ pantā, izsakot to šādā redakcijā: „Kuģis, ja šajā kodeksā nav noteikts citādi, ir kuģošanas līdzeklis - inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta kuģošanai.” Autore uzskata, ka pašreiz kuģa jēdziens ir precizēts atbilstoši kuģa galvenajam mērķim – kuģošanai.

9. Par vraku skaitu Latvijas Republikas teritoriālajos ūdeņos precīzu ziņu nav, jo Latvijas Republikā nav izveidota vienota nacionāla datu bāze, kas aptvertu visus apzinātos vrakus Latvijas ūdeņos. Atsevišķas institūcijas – Jūras administrācija, Jūrmalas pilsētas muzeja Zemūdens arhitektūras centrs, Nacionālie bruņotie spēki ir izveidojuši nogrimušo kuģu datu bāzes saistībā ar savām specifiskām interesēm. Tā, piemēram, informācija par kuģiem, to piederību, vēsturi un atrašanās vietām tiek apkopota Jūrmalas pilsētas muzeja Zemūdens arhitektūras centrā. Savukārt Jūras administrācija Latvijas teritoriālajos ūdeņos esošo vraku identificēšanu veic nolūkā informēt jūrniekus un sabiedrību par navigācijai bīstamiem rajoniem, publicējot iegūto informāciju paziņojumos jūrniekiem un atzīmējot šos rajonus navigācijas kartēs. Tomēr, lai varētu izveidot vienotu valsts politiku attiecībā uz nogrimušajiem dažādu kategoriju kuģu vrakiem, autore ierosina izveidot vienotu nogrimušo kuģu datu bāzi, kurā būtu ietverti visi apzinātie nogrimušie kuģi Latvijas Republikas ūdeņos.

10. Latvijas Republika ir Glābšanas konvencijas dalībvalsts un ar Jūras kodeksu ir pārņēmti minētās konvencijas noteikumi. Kaut arī pievienojoties starptautiskajai konvencijai, Latvijas Republika nav veikusi konvencijas 30. pantā paredzēto atrunu attiecībā uz konvencijas noteikumu neattiecināšanu uz īpašumu, kas atrodas jūras dibenā un ir jūras kultūras vērtība ar aizvēsturisku,

arheoloģisku vai vēsturisku nozīmi, tomēr Jūras kodeksa 253. panta ceturtajā daļā ietvertā norma nosaka, ka Glābšanas konvencijas noteikumi netiek piemēroti objektiem, kuriem ir kultūrvēsturiska vērtība. Tā kā Jūras kodeksa 3. pantā ir noteikts, ka, ja Latvijai saistošas starptautisko tiesību normas paredz citādus noteikumus nekā tos, kas ietverti kodeksā un citos Latvijas normatīvajos aktos, tad piemēro starptautisko tiesību normas, bet citus Latvijas normatīvos aktus piemēro tādos ar jūrlietām saistītos jautājumos, kurus neregulē Jūras kodekss. Līdz ar to autore izsaka priekšlikumu no Jūras kodeksa 253. panta ceturtās daļas izslēgt vārdus “vai kuģiem un objektiem, kuriem ir kultūrvēsturiska vērtība”, tādējādi radot iespēju Glābšanas konvencijas noteikumus piemērot arī attiecībā uz kuģiem ar kultūrvēsturisku vērtību.

11. Tā kā prasības saistībā ar kuģa izcelšanu, aizvākšanu, iznīcināšanu vai padarīšanu par nekaitīgu saskaņā ar LLMC ir viens no jūras prasību veidiem, tad autore secina, ka Vrakū aizvākšanas konvencijā ietvertais kuģa obligātās apdrošināšanas pienākums attiecībā uz jūras prasībām ES dalībvalstīs jau ir izpildīts, jo saskaņā ar ES Direktīvas 2009/20/EK 9. panta prasībām, šis pienākums visās dalībvalstīs bija jānodrošina līdz 2012. gada 1. janvārim. Latvijā Direktīvas prasības pārņemtas Jūras kodeksa 56.¹ pantā.

12. Izanalizējot citas ar vraku aizvākšanu saistītās tiesības, kas minētas Vrakū aizvākšanas konvencijā un bez kurām nav iespējama konvencijas realizācija praksē, autore secina, ka Latvijas Republikā atbilstošie tiesību jautājumi tiek regulēti atbilstoši Vrakū aizvākšanas konvencijā ietvertajām prasībām, un līdz ar to Latvijai nav normatīvi tiesiska rakstura šķēršļu, lai pievienotos konvencijai. Pievienojoties konvencijai Latvijas Republikā nebūs nepieciešams veidot jaunas valsts institūcijas, jo konvencijas saistības varēs nodrošināt jau esošās institūcijas valsts tiesību normu noteikto kompetenču ietvaros. Autore izvirza priekšlikumu par konvencijas uzlikto saistību izpildi noteikt šādas atbildīgās institūcijas:

1) VAS „Latvijas Jūras administrācija” (sertifikāta izsniegšana pret attiecīgu apdrošināšanas polisi; kuģa apliecību esamības pārbaude uz kuģa ostas valsts kontroles un kuģa karoga valsts uzraudzības ietvaros; vraka bīstamības novērtējums no kuģošanas drošības viedokļa; attiecīgo navigācijas publikāciju izdošana);

2) Aizsardzības ministrijas attiecīgās struktūrvienības (informācijas saņemšana par negadījumu un tās nodošana attiecīgajām institūcijām; vraka aizvākšanas procesa uzraudzība Konvencijas darbības zonā);

3) ostu pārvaldes (bīstamo vraku marķēšana konvencijas darbības zonā un aizvākšanas organizēšana no attiecīgo ostu teritorijām);

4) Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas attiecīgās struktūrvienības (vraka bīstamības novērtējums no jūras vides aizsardzības viedokļa, vraka aizvākšanas organizēšana minēto apdraudējumu gadījumā konvencijas darbības zonā);

5) Ekonomikas ministrijas attiecīgās struktūrvienības (vraka radītā apdraudējuma noteikšana zemūdens infrastruktūrai, tūrisma objektiem vai citām ekonomiskām interesēm attiecīgajā zonā; vraka aizvākšanas organizēšana minēto apdraudējumu gadījumā konvencijas darbības zonā);

6) Ārlietu ministrijas attiecīgās struktūras (konsultāciju veikšana ar kuģa reģistrācijas valsti un citām vraka skartajām valstīm).

Līdz ar to autore secina, ka jaunu institūciju radīšana konvencijas saistību pildīšanai nav nepieciešama. Valsts budžeta līdzekļu piesaiste nav nepieciešama.

13. Autore konstatē, ka Latvijā nepastāv normatīvais regulējums attiecībā uz Pirmā un Otrā pasaules kara laikos gan Latvijas teritoriālajos ūdeņos, gan ārvalstu ūdeņos nogrimušajiem militārajiem kuģiem (t.i., vēsturiskajiem karakuģiem). Tāpat arī esošais normatīvais regulējums attiecībā uz vraku aizvākšanu neattiecas uz mūslaiku karakuģiem. Autores priekšlikums ir izstrādāt šādu regulējumu, vai nu papildinot jau esošos normatīvos aktus (veicot grozījumus Nacionālo Bruņoto spēku likumā), vai radot jaunu normatīvo aktu.

14. Latvijas Republikai kā UNCLOS dalībvalstij ir pienākums gan aizsargāt savu zemūdens kultūrvēsturisko mantojumu, gan arī novērst jūras vides piesārņojumu no jebkura piesārņojuma avota, tai skaitā arī no kuģiem. Autore secina, ka laikā, kad ne tikai pasaulē, bet arī Latvijā pieaug zemūdens nirēju skaits un, sakarā ar tehnoloģisko iespēju palielināšanos, rodas arvien lielāka sabiedrības ieinteresētība par zem ūdens apslēpto mantojumu, būtu nepieciešams veikt minētā jautājuma tiesiskā regulējuma pilnveidošanu. Autore konstatē, ka pastāvošais zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma juridiskās aizsardzības līmenis ir tik zems, ka tas ļauj zemūdens dārgumu meklētājiem nesodīti darboties savās komerciālās interesēs, neņemot vērā ne sabiedrības, ne zinātnes intereses. Kaut arī dažādās datu bāzēs ir sastopama informācija par 50 un vairāk gadu veciem kuģu vrakiem, kam varētu būt un arī ir vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai citāda kultūras vērtība, tomēr tikai divi šādi kuģi ir iekļauti valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu reģistrā. Lai pasargātu kultūrvēsturisko vraku vietas no pastāvošās nekontrolētās un nesankcionētās gan Latvijas, gan ārvalstu nirēju darbības, nepieciešams radīt juridisku pamatu niršanas licenču izsniegšanai un nirēju darbības kontrolei Latvijas ūdeņos, paredzot sodus par noteikto normu neievērošanu. Tāpat būtu arī nepieciešams noteikt, ka visi Latvijas ūdeņos nogrimušie kuģi, kas vecāki par 50 gadiem, ir valsts īpašumā un aizsardzībā. Tas dotu iespēju aizsargāt zemūdens kultūras mantojumu arī tādos gadījumos, kad attiecīgās valsts institūcijas budžeta līdzekļi nav

pietiekami, lai veiktu vraku tūlītēju apsekošanu un iekļaušanu aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā. Būtu nepieciešams papildināt zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma aizsardzības normatīvo regulējumu (likums „Par kultūras pieminekļu aizsardzību”) ar normu, kas aizliegtu bez speciālas atļaujas izcelt vrakos atrastos priekšmetus. Būtu nepieciešams ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 19.12.2011. rīkojumu nr. 1/40 apstiprinātajām Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas Rekomendācijām Nr.2011-4 rīcībai ar no jūras izskalotiem koka kuģu vrakiem piešķirt ārējā normatīvā akta spēku, paredzot likumā **Par kultūras pieminekļu aizsardzību** Ministru kabinetam deleģējumu noteikt kārtību rīcībai ar no jūras izskalotiem vai jūrā atrastiem vēsturiskajiem vrakiem.

15. Autore secina, ka Jūras kodeksa XXVIII nodaļā „Vraki” ietvertais regulējums nespēj nodrošināt efektīvu Latvijas ūdeņu atbrīvošanu no nogrimušajiem objektiem, kas apdraud noteiktas intereses, jo tas nosaka procedūru tikai tādu objektu aizvākšanai, kas apdraud kuģošanas un vides drošību, neņemot vērā, ka noteikts objekts jūrā var apdraudēt arī citas intereses. Vairumā gadījumu Latvijas ūdeņu atbrīvošanu no vrakiem kavē arī neregulētais vraku īpašumtiesību jautājums, jo pašreiz spēkā esošais tiesiskais regulējums nenosaka termiņu, kādā vraka īpašniekam būtu jāizceļ un jāaizvāc nogrimušā kuģa vraks, kā arī nav paredzēts termiņš, kādā vraku varētu uzskatīt par atmestu. Minētās problēmas risinājumam autore piedāvā izteikt Jūras kodeksa XXVIII nodaļu „Vraki” jaunā redakcijā, un papildināt to ar jaunu nodaļu:

„1. Izteikt XXVIII nodaļu šādā redakcijā:

„XXVIII nodaļa. Vraki

267.pants. Vispārīgie noteikumi

(1) Šīs nodaļas noteikumi piemērojami vrakiem, kas radušies jūras negadījuma rezultātā un kas atrodas Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, teritoriālajā jūrā un teritorijā, tajā skaitā teritoriālajā jūrā (turpmāk šajā nodaļā – Latvijas ūdeņi).

(2) Vraks ir:

- 1) kuģis (arī gaisa kuģis), kas nogrimis, uzskrējis uz sēkļa vai izmests krastā, vai
- 2) jebkura nogrimuša vai uz sēkļa uzskrējuša kuģa daļa, ieskaitot jebkuru objektu, kas atrodas vai atradās uz šī kuģa, vai jebkurš objekts, kas pazaudēts jūrā no kuģa un ir nonācis uz sēkļa, nogrimis vai dreifē jūrā, vai
- 3) kuģis, kas var drīzumā nogrimt vai uzskriet uz sēkļa, vai attiecībā uz kuru ir pamats uzskatīt, ka tas nogrimis vai uzskries uz sēkļa, un attiecībā uz kuru jau netiek veikti efektīvi pasākumi, lai glābtu apdraudēto kuģi vai citu kuģa īpašumu.

(3) Bīstams vraks ir vraks, kas:

- 1) apdraud vai traucē kuģošanu, vai
- 2) attiecībā uz kuru ir pamats uzskatīt, ka tas radīs nopietnas kaitīgas sekas jūras videi vai aizsargājamām jūras teritorijām, vai nodarīs kaitējumu piekrastei, vai ar Latvijas ūdeņiem vai piekrasti saistītām valsts interesēm, piemēram, saimnieciskajai darbībai jūras piekrastē, ostās, tūrisma objektiem, iedzīvotāju veselībai, infrastruktūrai jūras ūdeņos.

268.pants. Ziņošana par vrakiem

- (1) Kuģa kapteinis vai kuģa operators nekavējoties ziņo Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienestam un Latvijas Jūras administrācijai par kuģi, kas jūras negadījuma rezultātā kļuvis par vraku Latvijas ūdeņos. Ja Latvijas kuģis kļuvis par vraku ārvalsts ūdeņos, tad kuģa kapteinis vai kuģa operators nekavējoties par to paziņo attiecīgās piekrastes valsts kompetentajai institūcijai.
- (2) Ziņojumā jānorāda kuģa reģistrētā īpašnieka nosaukums, kā arī visa informācija, kas nepieciešama, lai saskaņā ar 269. pantu noteiktu, vai vraks rada apdraudējumu, tajā skaitā:
 - 1) precīza vraka atrašanās vieta;
 - 2) vraka tips, izmērs un konstrukcija;
 - 3) vraka stāvoklis un bojājuma veids;
 - 4) kravas daudzums un raksturojums, it īpaši attiecībā uz visām bīstamajām un kaitīgajām vielām;
 - 5) naftas produktu daudzums un veidi uz kuģa, tajā skaitā bunkeru degviela un smērēļļas.

269.pants. Vraķa bīstamības novērtēšana

- (1) Saņemot informāciju par vraku Latvijas ūdeņos, Latvijas Jūras administrācija, nepieciešamības gadījumā pieaicinot citas atbildīgās institūcijas, novērtē vraka bīstamību, ņemot vērā šādus kritērijus:
 - 1) vraka tipu, izmēru un konstrukciju;
 - 2) ūdens dziļumu vraka atrašanās vietā;
 - 3) ūdenslīmeņa svārstības un straumes rajonā, kur atrodas vraks;
 - 4) satiksmes blīvumu un intensitāti;
 - 5) vraka kravas daudzumu un veidu, uz kuģa klāja esošās naftas produktu vai citu bīstamu vai kaitīgu vielu daudzumu un veidu, īpaši ņemot vērā, kāds zaudējums varētu rasties, ja krava vai nafta nonāktu vidē;
 - 6) ostas iekārtu apdraudējumu;

- 7) valdošos meteoroloģiskos un hidrogrāfiskos apstākļus;
- 8) ūdens dziļums virs vraka vai vraka augstums virs ūdens pie zemākā ūdenslīmeņa;
- 9) vraka attālumu līdz jūras instalācijām, cauruļvadiem, telekomunikāciju kabeļiem un līdzīgām iekārtām;
- 10) jebkurus citus būtiskus apstākļus, kas var radīt nepieciešamību aizvēkt vraku.

(2) Ja vraks, kas atrodas Latvijas ūdeņos, tiek atzīts par bīstamu, tad tā norobežošana tiek veikta atbilstoši normatīvo aktu par navigācijas līdzekļu darbības nodrošināšanas kārtību prasībām.

Informāciju par vraku un tā norobežojuma aprakstu Latvijas Jūras administrācija ievieto attiecīgās navigācijas publikācijās un informē jūrniekus.

270. Bīstama vraka aizvākšana

(1) Vraka īpašnieks aizvāc vraku atbildīgo institūciju noteiktajā termiņā.

(2) Līgumu par vraka aizvākšanu tā īpašnieks var noslēgt ar jebkuru glābēju vai citu personu, lai tā īpašnieka vārdā aizvēktu vraku. Līgumu vraka īpašnieks saskaņo ar atbildīgo institūciju, kas var izvirzīt noteikumus attiecībā uz vraka aizvākšanu tikai lai nodrošinātu, ka aizvākšana notiek saskaņā ar jūras vides drošības un aizsardzības apsvērumiem.

(3) Ja vraka īpašnieks neaizvāc vraku šā panta pirmajā daļā noteiktajā termiņā vai arī ar vraka īpašnieku nav iespējams sazināties, kā arī apstākļos, kad nepieciešama tūlītēja rīcība, atbildīgā institūcija var aizvēkt vai nepieciešamības gadījumā iznīcināt vraku visefektīvākajā un ātrākajā veidā saskaņā ar jūras vides drošības un aizsardzības apsvērumiem.

(4) Atbildīgā institūcija par šā panta pirmajā daļā noteikto termiņu, kā arī nodomu nekavējoties uzsākt vraka aizvākšanu īpaši nopietna apdraudējuma gadījumā, informē vraka īpašnieku rakstiskā vai elektroniskā veidā.

(5) Vraka īpašnieks sedz vraka atrašanās vietas noteikšanas, marķēšanas un aizvākšanas izmaksas saskaņā ar šīs nodaļas 269. pantu un šī panta trešo daļu.

271. pants. Vraka īpašnieka tiesības uz izceltu vraku.

(1) Ja vraks tiek aizvēkts 270. panta trešajā daļā paredzētajā veidā, tad vraka īpašnieks savas tiesības uz vraku var pieteikt viena mēneša laikā no vraka izcelšanas dienas, sedzot visus atbildīgās institūcijas izdevumus, kas tai radušies saistībā ar vraku.

(2) Ja vraka īpašnieks nepiesaka savas tiesības uz vraku šī panta pirmajā daļā noteiktajā termiņā, vraks pāriet valsts īpašumā atbildīgās institūcijas valdījumā.

271.¹ pants. Atbildīgās institūcijas

(1) Šajā nodaļā minēto atbildīgo institūciju pienākumus veic:

- 1) Latvijas Jūras administrācija, ja vraks rada 267. panta ceturtās daļas a) apakšpunktā minēto apdraudējumu;
 - 2) Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests un Valsts vides dienests, ja vraks rada 267. panta trešās daļas b) apakšpunktā minēto apdraudējumu;
 - 3) attiecīgās ostas pārvalde, ja vraks atrodas ostas akvatorijā, tai skaitā ostas iekšējā vai ārējā reidā, vai kuģu ceļos ostas pieejā.
- (2) Ja vraks vienlaicīgi rada apdraudējumu vairākām 267. pantā minētajām interesēm, tad šinī pantā minētās atbildīgās institūcijas organizē darba grupu, kurā var tikt pieaicinātas arī citas kompetentās institūcijas (atkarībā no vraka apdraudētajām valsts interesēm).

2. Papildināt ar jaunu XXVIII¹ nodaļu šādā redakcijā:

„Atrasti vraki

271.² pants. Vispārīgie noteikumi

- (1) Šīs nodaļas izpratnē vraks ir jebkurš nogrimis kuģis vai tā daļa, kas nogrimis vai dreifē Latvijas ūdeņos. Cauruļvadi un kabeļi netiek uzskatīti par vrakiem.
- (2) Šīs nodaļas noteikumi neattiecas uz:
- 1) karakuģiem;
 - 2) zemūdens kultūrvēsturisko mantojumu (vēsturiskajiem vrakiem).

271.³ pants. Vraķa atradēja pienākumi

Jebkura persona, kura atradusi vraku Latvijas ūdeņos, paziņo par tā atrašanu šī kodeksa 271.⁷ pantā minētajai atbildīgajai institūcijai, norādot vraka atrašanās vietas koordinātas, vraka tipu, izmēru, konstrukciju, kā arī ziņas par tā īpašnieku (ja tādas ir atradēja rīcībā).

271.⁴ pants. Brīdinājums par objekta atzīšanu par atmestu vraku

- (1) Saņemot informāciju par vraku, atbildīgā institūcija var pieņemt lēmumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku, pārņemot objektu savā pārraudzībā un izsakot objekta īpašniekam brīdinājumu.
- (2) Ja objekta, kas potenciāli var tikt atzīts par atmestu vraku, īpašnieks ir zināms, brīdinājumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku izsaka, rakstiski to nosūtot objekta īpašniekam. Šajā brīdinājumā norāda šādu informāciju:

- 1) objektu identificējošas pazīmes un tā atrašanās vietu;
- 2) pienākumu aizvēkt objektu un termiņu, kādā tas aizvācams;

3) informāciju, ka objekts tiks atzīts par atmestu vraku un līdz ar to uzskatīts par tādu, no kura tā īpašnieks atteicies par labu valstij, ja objekta īpašnieks 30 dienu laikā nepaziņos, ka objekts nav atmests, un brīdinājumā noteiktajā termiņā to neaizvāks.

(3) Šī panta otrajā daļā minētais brīdinājums nav jāsūta, ja vraks radies jūras negadījuma rezultātā, un tā īpašnieks nav veicis nekādas darbības un paziņojumus gada laikā no objekta kļūšanas par vraku.

(4) Ja objekta, kas potenciāli var tikt atzīts par atmestu vraku, īpašnieks nav zināms, šis objekts uzskatāms par atrastu mantu un atbildīgā institūcija brīdinājumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku izsaka, publicējot to oficiālajā izdevumā „Latvijas Vēstnesis”. Šajā brīdinājumā norāda šādu informāciju:

1) objektu identificējošas pazīmes un tā atrašanās vietu;

2) pienākumu aizvākt objektu un termiņu, kādā tas aizvācams;

3) informāciju, ka objekts tiks atzīts par atmestu vraku un līdz ar to uzskatīts par tādu, no kura tā īpašnieks atteicies par labu valstij, ja objekta īpašnieks viena mēneša laikā nepaziņos, ka objekts nav atmests, un brīdinājumā noteiktajā termiņā to neaizvāks.

271.⁵ pants. Lēmums par objekta atzīšanu par atmestu vraku

(1) Lēmumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku pēc savas iniciatīvas vai citu personu iesnieguma pieņem atbildīgā institūcija.

(2) Lēmumu par objekta atzīšanu par atmestu vraku pieņem, ja objekta, kas potenciāli var tikt atzīts par atmestu vraku, īpašnieks šī kodeksa 271.⁴ panta otrajā vai ceturtajā daļā minētajos brīdinājumos noteiktajā termiņā nepaziņo, ka objekts nav atmests vai neaizvāc attiecīgo objektu šajos brīdinājumos noteiktajā termiņā.

(3) Lēmumu attiecībā uz objektu, kura īpašnieks ir zināms, nosūta šim īpašniekam vai valdītājam. Šo lēmumu var apstrīdēt un pārsūdzēt saskaņā ar Administratīvā procesa likuma normām.

(4) Lēmums attiecībā uz objektu, kura īpašnieks nav zināms, stājas spēkā nekavējoties.

(5) Pēc lēmuma par objekta atzīšanu par atmestu vraku stāšanās spēkā vraks pāriet valsts īpašumā atbildīgās institūcijas valdījumā.

271.⁶ pants. Rīcība ar vraku pēc tā atzīšanas par atmestu

Rīcība ar vraku pēc tā atzīšanas par atmestu notiek saskaņā ar Publiskas personas mantas atsavināšanas likumu. Vraķa izcelšanu atbildīgā institūcija veic tikai pēc saskaņošanas ar normatīvajā aktā par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu norādītajām institūcijām.

271.⁷ pants. Atbildīgās institūcijas

Šajā nodaļā minēto atbildīgo institūciju pienākumus veic:

- 1) Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests vai Valsts vides dienests – ja vraks atrodas teritoriālajā jūrā;
- 2) attiecīgais iekšējo ūdeņu valdītājs – ja vraks atrodas iekšējos ūdeņos;
- 3) vietējās pašvaldības – ja vraks atrodas jūras piekrastes joslā vai iekšzemes publiskajos ūdeņos, kas nav citu personu īpašumā vai tiesiskajā valdījumā;
- 4) attiecīgās ostas pārvalde, ja vraks atrodas ostas akvatorijā, tai skaitā ostas iekšējā vai ārējā reidā, vai kuģu ceļos ostas pieejā.

271.⁸ pants. Valsts īpašumā esošie vraki

Visi Latvijas ūdeņos atstātie vraki, kas vecāki par 50 gadiem ir valsts īpašumā. Uz šiem vrakiem netiek attiecinātas šīs nodaļas 271.⁴ un 271.⁵ panta prasības.

16. Vraku aizvākšanas konvencija ir pirmais starptautiska mēroga tiesisks instruments, kas regulē jautājumus par kuģu vraku aizvākšanu no teritorijām aiz valsts teritoriālās jūras. Konvencijas piemērošanas zona tiek attiecināta uz dalībvalstu ekskluzīvo ekonomisko zonu, tomēr dalībvalstīm tiek dota iespēja Konvenciju attiecināt arī uz savām teritoriālajām jūrām, tajā skaitā iekšējiem ūdeņiem. Konvencija uzliek par pienākumu visiem kuģu, kuru bruto tilpība ir vienāda vai pārsniedz 300, īpašniekiem obligāti apdrošināt savu atbildību attiecībā uz zaudējumiem, kas varētu rasties, kuģim kļūstot par vraku jūras negadījuma rezultātā. Autore izvirza šādus argumentus, kāpēc Latvijas Republikai vajadzētu pievienoties konvencijai:

- 1) ar pievienošanos konvencijai Latvijai rastos juridisks pamats pieprasīt kuģošanai vai videi bīstamu vraku aizvākšanu no savas ekskluzīvās ekonomiskās zonas;
- 2) apdraudējuma gadījumā Latvija iegūtu finansiālas garantijas tam, ka visas ar vraka aizvākšanu saistītās izmaksas tai tiktu segtas;
- 3) Latvija iegūtu garantijas tam, ka tai tiktu segtas izmaksas arī gadījumos, ja par vraku kļūtu kuģis, kuram Latvija piešķirusi patvēruma vietu savā ostā, jo saskaņā ar konvencijas noteikumiem prasību par vraka radīto zaudējumu un izdevumu kompensāciju var celt tieši pret apdrošinātāju vai citu personu, kas sniegusi finansiālu garantiju. Līdz ar to zaudējumus cietusī puse varēs saņemt zaudējumu atlīdzību tieši no apdrošinātāja, neatkarīgi no vraka īpašnieka finansiālā stāvokļa;
- 4) Latvija iegūtu arī tiesisku aizsardzību starptautiskā līmenī savu interešu aizsardzībai, jo konvencijas 15. pants nosaka dalībvalstu tiesības ar konvencijas piemērošanu saistīto strīdu risināšanā piemērot UNCLOS XV daļā paredzētās procedūras, neatkarīgi no tā vai konvencijas dalībvalsts ir arī UNCLOS dalībvalsts;

5) pievienojoties Vrakū aizvākšanas konvencijai, Latvija kā ES dalībvalsts būs izpildījusi ar 2008. gada 9. decembra deklarāciju uzņemtas saistības, kā arī izpildīs IMO rekomendācijas attiecībā uz konvencijas ratificēšanu.

6) pēc Latvijas pievienošanās konvencijai arī citu valstu karoga kuģiem, atrodoties Latvijas teritorijā, būs jāievēro konvencijas noteikumi, tādējādi tiktu novērsta tiesiskā regulējuma nenoteiktība un tiktu nodrošināta vienveidīga prakse bīstamo vraku aizvākšanas jautājumos.

Anotācija

Promocijas darbā tiek padziļināti pētīta kuģošanas tiesību nozare un tās vēsturiskā attīstība Latvijā, un kuģošanas tiesību galvenā objekta – kuģa un ar tā vraka aizvākšanu saistītās tiesības jūras vides un zemūdens kultūras mantojuma aizsardzības aspektā. Tiek analizēts kuģu vraku tiesiskais regulējums Latvijas Republikas nacionālajos tiesību aktos, ārvalstu tiesībās un starptautiskajos līgumos ar mērķi pilnveidot kuģu vraku aizvākšanas normatīvi tiesisko regulējumu Latvijas Republikā, lai nodrošinātu drošu kuģošanu, jūras vides aizsardzību un zemūdens kultūras mantojuma aizsardzību Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos. Tā kā starptautiskā līmenī valstu tiesības un pienākumus attiecībā uz bīstamu vraku aizvākšanu reglamentē *Nairobi 2007.gada Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu*, kas pieņemta samērā nesen un starptautiskā līmenī spēkā stājusies 2015. gada 14. aprīlī, tad autore darbā veic padziļinātu minētās konvencijas normu analīzi ar mērķi pamatot nepieciešamību arī Latvijas Republikai nākotnē kļūt par vienu no šīs konvencijas dalībvalstīm.

Īpaša uzmanība darbā tiek pievērsta vēsturisko vraku tiesiskās aizsardzības jautājumiem, analizējot *UNESCO 2001.gada Konvencijas par zemūdens mantojuma aizsardzību* normas saistībā ar Latvijas Republikā pastāvošo vēsturisko vraku tiesisko aizsardzību.

Autore konstatē esošās nepilnības Latvijas Republikas normatīvajos aktos, kā arī analizē praksē radušos problēmu (tiesas process pret Zviedriju lietā *SwemBalt AB pret Latvijas Republiku* un ar to saistītā nacionālā krimināllieta) cēloņus un piedāvā savu risinājumu vraku jautājuma normatīvi tiesiskā regulējuma pilnveidošanai, pamatojoties gan uz citās valstīs pastāvošo vraku aizvākšanas normatīvi tiesisko regulējumu, gan uz starptautiskajiem tiesību aktiem.

Tā kā ar kuģi saistītie jautājumi ir kuģošanas tiesību objekts, tad darba pirmā nodaļa ir veltīta kuģošanas tiesību būtības analīzei, aplūkojot kuģošanas tiesību saistību ar starptautiskajām jūras tiesībām, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas un Eiropas Savienības lomu kuģošanas tiesību jaunradē un minēto organizāciju pieņemto tiesību aktu savstarpējo mijiedarbību, kā arī kuģošanas tiesību attīstību Latvijā.

Otrajā nodaļā autore analizē jēdzienus „kuģis” un „vraks”, un to pareizas izpratnes nozīmi ar vraku aizvākšanu saistītajās darbībās.

Trešajā nodaļā tiek analizētas citas ar vraku aizvākšanu saistītas tiesības, kas izriet no *Nairobi 2007.gada Starptautiskās konvencijas par vraku aizvākšanu*.

Nākošajā - ceturtajā nodaļā autore veic dažādu vraku kategoriju aizvākšanas tiesiskā regulējuma salīdzinošu analīzi, bet darba nobeigumā tiek izvirzīti priekšlikumi vraku aizvākšanas normatīvi tiesiskā regulējuma pilnveidošanai Latvijas Republikā.

Annotation

In the thesis will be analyzed the legal regulation of shipwrecks and the removal of wrecks within the national legal acts of the Republic of Latvia, in foreign laws and international agreements, in order to improve the regulatory legislation for the removal of wrecks in the Republic of Latvia. Since at the international level, the rights and duties of countries regarding the removal of dangerous wrecks are regulated by the *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007*, which was adopted relatively recently and entered into force 14 April 2015, the author makes in her thesis, an in-depth analysis of the standards of the Convention mentioned above, in order to justify the need for Latvia to become in the future, a member state of the Convention community.

Special attention will be given to questions concerning legal protection of wrecks, by analyzing the standards of the *2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* in connection with the legal protection of historic shipwrecks existing in the Republic of Latvia.

The author finds weaknesses in the legislation of the Republic of Latvia, and she analyzes the problematic situation in practice (trial court with Sweden in the case of *SwemBalt AB against the Republic of Latvia*, and the resulting national criminal case), its causes and offers her own solution to wreck issue regulations to improve the legal framework, based on existing regulatory framework on wreck removal in other countries, and the international law.

Since the ship-related issues are the subject of shipping law, the first chapter is devoted to the analysis of the essence of shipping law, looking at the connection between shipping law and the international law of the sea, the International Maritime Organization and the European Union's role in creating new shipping law, and the interaction between legislations adopted by the organizations mentioned above, as well as the development of shipping law in Latvia.

In the second chapter the author examines the concepts that stand behind the words "ship" and "wreck", and the proper understanding of the importance of the activities related to the removal of wrecks.

The third chapter analyzes other related rights concerning the removal of wrecks arising out of the *2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*.

Next – in the fourth chapter the author makes a comparative analysis of the legal framework of various wreck removal categories. She concludes the thesis by submitting proposals to improve the regulatory legislation in the Republic of Latvia for the removal of wrecks.

Annotation

Dans la thèse sera examinée et analysée la réglementation juridique des épaves et de l'enlèvement des épaves au sein des actes juridiques nationaux de la République de la Lettonie, au sein des lois étrangères et des accords internationaux, dans le but d'améliorer la législation réglementaire de l'enlèvement des épaves dans la République de la Lettonie. Puisqu'au niveau international, les droits et devoirs des pays en ce qui concerne l'enlèvement des épaves dangereux sont réglementés par *la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007*, qui a été adoptée relativement récemment, l'auteur réalise, dans sa thèse, une analyse en profondeur des normes de la convention mentionnée ci-dessus, dans le but de justifier la nécessité de faire de la Lettonie le futur état membre de la communauté de la Convention.

Dans la thèse, une attention particulière sera accordée aux questions sur la protection juridique des épaves en analysant les normes de la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de 2001 d'*UNESCO* en rapport avec la protection juridique des épaves historiques existante dans la République de la Lettonie. L'auteur constate les faiblesses de la législation de la République de la Lettonie, de même qu'elle analyse la problématique de la situation en pratique (procès judiciaire avec la Suède dans le cadre de *SwemBalt AB contre la République de la Lettonie*, et la procédure pénale nationale qui en résulte), les causes et propose sa solution pour améliorer les dispositions réglementaires sur la question des épaves, en se fondant à la fois sur les réglementations juridiques de l'enlèvement des épaves dans d'autres pays, ainsi que sur les actes juridiques internationaux.

Etant donné que les questions qui concernent les navires font l'objet du droit de la navigation, le premier chapitre de la thèse est consacré à l'analyse de l'essence du droit de la navigation. L'attention porte sur l'analyse du rapport entre le droit de la navigation et le droit international de la mer, entre l'Organisation maritime internationale et le rôle de l'Union Européenne dans la création de nouvelle législation sur la navigation, et l'interaction des actes juridiques adoptés par les organisations citées ci-dessus, de même que l'évolution de la législation de la navigation en Lettonie.

Dans le second chapitre l'auteur analysera les termes „navire” et „épave”, et le sens exact des actions de l'enlèvement des épaves.

Dans le troisième chapitre seront analysées les autres législations diverses en rapport à l'enlèvement des épaves, qui résultent de *la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007*.

Dans le prochain- quatrième chapitre l'auteur fait une analyse comparative des diverses catégories de réglementation législative de l'enlèvement de épaves. Elle conclut la thèse en

soumettant des propositions visant à améliorer les dispositions réglementaires dans la République de la Lettonie pour l'enlèvement des épaves.

IZMANTOTĀS LITERATŪRAS, NORMATĪVO AKTU UN JURIDISKĀS PRAKSES SARAKSTS

Izmantotā literatūra

1. Grāmatas

1. Bergholcs J. Jūras tiesības Publiskās tiesības, 1. Rīga: Zvaigzne ABC, 1997. ISBN 9984-04-472-6.
2. Bojārs J. Starptautiskās tiesības. Rīga: Zvaigzne ABC, 1998. ISBN 9984-04-943-4.
3. Bojārs J. Starptautiskās publiskās tiesības I. Rīga: Zvaigzne ABC. ISBN: 9984-36-361-9.
4. Bojārs J. Starptautiskās publiskās tiesības II. Rīga: Zvaigzne ABC, 2006.
5. Čakste K. Jūras tiesības. [B.v.], [B.i.], [B.g.] /kserokopija nr.1 0309057128/.
6. Filozofijas vārdnīca. Rozentāla M. red., Rīga: Liesma, 1974.
7. Fogels A. Modernās starptautiskās tiesības. Zvaigzne ABC, 2009.
8. Fogels A., Grīnbergs O. Starptautiskās tiesības. Rīga: Zvaigzne, 1981.
9. Gatawis S., Broks E., Bule Z. Eiropas tiesības. Rīga: Latvijas Universitāte, 2002. ISBN 9984-725-50-2.
10. Grūtups A., Kalniņš E. Civillikuma komentāri. Trešā daļa. Lietu tiesības. Īpašums. TNA, Rīga, 2002.
11. Juridisko terminu vārdnīca. NORDIK, Rīga, 1998.
12. Jūras tiesības. M.Lejnieka un L.Medinas redakcijā, Rīga: Jumava, 1997.
13. Kuģniecības likumu un noteikumu kopojums. Jūrniecības departamenta izdevums. Rīgā, 1933.g.
14. Latviešu konversācijas vārdnīca. 7.sējums. Redaktori: Būmanis, A., Dišlers, K., Švābe, A. Rīga: A.Gulbja apgādībā, 1931.
15. Latviešu valodas vārdnīca. "Avots", 1987, 1998.
16. Latvijas Republikas Civillikuma komentāri. Īpašums. Rīga: Mans īpašums, 1996. ISBN 9984-574-04-0.
17. Latvijas tiesību avoti. 1.sējums. Meļķiša red. Rīga, 1998. ISBN 9984-643-01-8.
18. Latvijas tiesību vēsture (1914-2000). Lēbera D. redakcijā. Rīga, 2000.
19. Meļķis E. Kontinentālās Eiropas tiesību loks Rietumu tiesībzinātnieku skatījumā. Tiesību spogulis I. Rīga: BAT, 1999.
20. Meseršmits K., Meiere S., Ūsiņa E. Eiropas vides tiesības. Rīga: Latvijas Universitāte, 2003. ISBN 9984-725-77-4.

21. Mūsdienu latviešu valodas vārdnīca. Redaktore: Zuiceva I. Rīga: LU Latviešu valodas institūts, 2003-2008. Pieejams: <http://www.tezaurs.lv/mlvv/> [aplūkots 2010.gada 2.aprīlī].
22. Mūsdienu tiesību teorijas atziņas. Melķiņa, E. redakcijā. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 1995.
23. Politiskā enciklopēdija. Redaktors: Jērāns P. Rīga: Galvenā enciklopēdiju redakcija, 1987.
24. Raihs N., Godars K., Vasiļjeva K. Izprotot Eiropas Savienības tiesības. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004. ISBN 90-5095-342-7.
25. Skaidrojošā vārdnīca. Pieejams: <http://www.tezaurs.lv/sv/?w=navig%C4%81cija> [aplūkots 2012.gada 23.martā].
26. Torgāns K. Civiltiesību, komerciesību un civilprocesa aktualitātes. Raksti 1999-2008. Tiesu namu aģentūra, 2009. ISBN 978-9984-790-58-9.
27. Višņakova G., Balodis K. Civillikuma komentāri. Rīga: Mans īpašums, 1998. ISBN 9984-574-13-X.
28. Vītiņš V. Jūras tiesības. Krišjāņa Valdemāra jūrskolas izdevums, Rīga, 1939.
29. Boesten E. Archaeological and/or Historic Valuable Shipwrecks in International Waters. Public International Law and What it Offers. The Hague: T.M.C. Asser Press, 2002.
30. Boison F. Safety at sea. Policies, Regulations & International law. Bureau Veritas, Paris, 1999. ISBN 2-86413-020-3.
31. Bona D. Legal customs and the lex mercatoria in international private maritime law. The book: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2009.
32. Borchardt K. The ABC of European Union law. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2010.
33. Branch A. Elements of Shipping. 8th edition. Routledge, 2007. ISBN-13: 978-0415362863.
34. Brice G. Maritime law of Salvage. London, Stevens & Son, 1983. ISBN 0-420-46240-6.
35. Brownlie I. Principles of Public International Law. Clarendon Press, Oxford, 1998. ISBN 0-19-876298-4.
36. Bruce F. and Brownrigg M. Farthing on International shipping. LLP, London Hong Kong, 1997. ISBN 1-85978-159-4.
37. Bundock M. Shipping law handbook. London, 2007. ISBN 978-1-84311-636-3.
38. Cassese A. International Law. OXFORD, University Press, 2001. ISBN 0-19-829998-2.
39. Chambers Concise Dictionary. Chambers Harrap, 1997.

40. Chen X. Limitation of Liability for Maritime Claims: A study of U.S.Law, Chinese law and International Conventions. Kluwer Law International, 2001, ISBN 90-411-1598-6.
41. Chorley & Giles „Shipping Law”, Pitman Publishing, 1989.
42. Churchill R., Lowe A. The Law of the Sea. 3rd ed., Manchester University Press, 1989. ISBN 0-7190-4381-6.
43. EC Shipping Policy. The 17th Nordic Maritime Law Conference 2-4 September 1996 edited by Hans Jacob Bull and Helge Stenshaug. Juridisk Forlag, 1997. ISBN 82-7513-052-2.
44. English dictionary for speakers of Latvian. Rīga: Zvaigzne ABC, 1996.
45. Essays on maritime legislation. Volume I. Seminar on maritime liens and mortgages and on enforcement of securities. CMI, Genoa, Italy, 1990.
46. Falkanger T., Bull H., Brautaset L. Skandinavian maritime law. The Norwegian perspective. 3d edition. Universitetsforlaget, 2011. ISBN 978-82-15-01729-7.
47. Frank V. The European Community and marine environmental protection in the international law of the sea. Implementing global obligations at the regional level. Martinus Nijhoff Publishers, 2007.
48. Gaskell N. The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law. London: Sweet & Maxwell, 1986. ISBN 0421348909.
49. Gaskell N., Debattista C., Swatton R. Chorley and Giles' Shipping Law. Eight Edition. Pitman publishing Ltd, 1987.
50. Gault S., Hazelwood S. Marsden on Collisions at Sea. Sweet & Maxwell, 2003, ISBN 0421684003.
51. Gerard J. Mangone. United States Admiralty Law. Kluwer Law International, 1997. ISBN 90-411-0417-8.
52. Grime R. Shipping Law. Second edition. London, Sweet&Maxwell, 1991. ISBN 0-421-359-307.
53. Hendrikse M., Margetson N. Aspects of Maritime Law: Claims Under Bills of Lading. Kluwer Law International, 2008. ISBN 9789041126238.
54. Hill C. Maritime law. 4th ed. London, Lloyd's of London Press, 1995. ISBN 1-85044-888-4.
55. Hill C. Maritime law. 5th ed. London, Lloyd's of London Press, 1998. ISBN 1-85978-836-X.
56. Hill C. Maritime law. 6th ed. London, Lloyd's of London Press, 2003. ISBN 1-84311-255-8.

57. Hoffman B. Art and Cultural Heritage: Law, Policy and Practice. Cambridge University Press, 2006. ISBN-10:0-521-85764-3.
58. Hodges S., Hill C. Principles of Maritime law. London, Lloyd's of London Press, 2001. ISBN 1-85978-998-6.
59. International Shipping Law by G.P.Pamborides, Ant.N.Sakkoulas publishers Athens, Kluwer Law International, Hague/London/Boston, 1999.
60. Janis M. An Introduction to International Law. Second Edition. Little, Brown and Company, 1993, ISBN 0-316-45769-8.
61. Kiss A. and Shelton D. Manual of European Environmental Law, Cambridge, Grotius Publications Ltd, 1993.
62. Law of the Sea. The Common Heritage and Emerging Challenges edited by Harry N.Scheiber. Kluwer Law International, 2000. ISBN 90-411-1401-7.
63. Mandaraka-Sheppard A. Modern Maritime Law and Risk Management. Second Edition. Routledge-Cavendish Publishing Limited, 2007. ISBN 978-1-84568-076-3.
64. Mangone G. United States Admiralty Law. Kluwer Law International, 1997.
65. Mankabady S. The International Maritime Organization. Vol.2- Accidents at sea. Beckenham (UK), Croom Helm Ltd., 1987. ISBN 0709946406
66. Malcolm S. International law. Fourth edition. 1997, A Grotius publication, Cambridge, ISBN 0 521 59384 0.
67. Martinez Norman A. Limitation of Liability in International Maritime Conventions. ROULLEDGE, 2011. ISBN 0-203-83403-8.
68. Mukherjee K. Maritime legislation. WMU Publications, 2002. ISBN 91-973372-4-2.
69. Palmer N., McKendrick E. Interests in Goods, 2nd.ed., London, Lloyd's of London Press 1998.
70. Power V. EC Shipping Law. London, Lloyd's of London Press, 1992.
71. Puthucherril T. From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime. Martinus Nijhoff Publishers, 2010. ISBN 978- 90- 04- 17491- 7.
72. Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook SIMPLY 2007. Sjørettsfondet, 2007. ISSN:0332-7868.
73. Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook SIMPLY 2008. Sjørettsfondet, 2009. ISSN:0332-7868.
74. Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook SIMPLY 2009. Sjørettsfondet, 2010. ISSN:0332-7868.
75. Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook SIMPLY 2010. Sjørettsfondet, 2011. ISSN:0332-7868.

76. Shipping Law Faces Europe: European Policy, Competition and Environment. Espden P. etc. MAKLU – Bruylant- Juridik & Samhalle, 1995.
77. Slapper G., Kelly D. The English Legal System. Fifteenth edition, 2014-2015. Routledge, 2014.
78. Strati A. The protection of the Underwater Cultural Heritage: An Emerging Objective of the Contemporary Law of the Sea. Kluwer Law International, 1995. ISBN 0-7923-3052-8.
79. The Baltic Sea: New developments in National Policies and International Cooperation. Edited by Renate Platzöder, Philomène Verlaan. Kluwer Law International, 1996. ISBN 90-411-0357-0.
80. The IMLI Manual on International Maritime Law. Volume I: The Law of the Sea. General editor Attard D., OXFORD University Press, 2014. ISBN 978-0-19-968392-5.
81. The IMLI Manual on International Maritime Law. Volume II: Shipping Law. General editor Attard D., OXFORD University Press, 2016. ISBN 978-0-19-968393-2.
82. The protection of the underwater cultural heritage: before and after the 2001 UNESCO Convention. Edited by Roberta Garabello and Tullio Scovazzi, Martinus NijHoff, Publishers, 2003.
83. The Swedish Maritime Code. Sjölagén, 1994. In Swedish and English. Juristförlaget JF AB 1995.
84. Yang H. Jurisdiction of the Coastal state over Foreign Merchant ships in International Waters and the territorial Sea. Springer Berlin-Heidelberg, 2006. ISBN 9783540331919.
85. Yearbook of International Co-operation on Environment and development 2003/2004, an independent publication from the Fridtjof Nansen Institute, Norway, EARTHSCAN, 2003.
86. Авраменко И. Международное морское право. Феникс, Ростов-на-Дону, 2001, ISBN 5-222-01529-7.
87. Бергхольцас И. Морское право (публичное). SIA „JUMI”, 1997, ISBN 9984-606-16-3.
88. Ермолаев В., Сиваков О. Морское право. Учебное пособие, Москва, 2001, ISBN 5-89194-081-7.
89. Гуцуляк. Морское право. Москва, Роскомсульт, 2000, ISBN 5-89805-023-X .
90. Ковалев А. Современное международное морское право и практика его применения. Москва, Научная книга, 2003. ISBN 5-94935-015-4.
91. Жудро К., Джавад Х. Морское право. М., Транспорт, 1974.

2. Atsevišķi raksti grāmatu ietvaros vai internetā

92. Cērmāne I. Dienas tēma – Kas guļ jūras dibenā? Pieejams: <http://www.kurzemes-vards.lv/lv/laikraksts/numuri/2006/05/26/?p=5> [aplūkots 2011.gada 20.februārī].
93. Drošāka un tīrāka kuģu satiksme Eiropas Savienībā. Eiropas Jūras drošības aģentūra, 2006. Pieejams: <http://www.emsa.europa.eu/> [aplūkots 2012.gada 9.aprīlī].
94. Informācija par Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas 62.sesiju. Latvijas Jūras administrācijas izdevums „Jūrnieks”, Nr.8 (56) 2011, 4.lpp. Pieejams: www.lja.lv [2012.gada 12.augustā].
95. Īpašuma tiesības kā cilvēka pamattiesības (Sākums) Pieejams: <http://www.lanida.lv/lv/information/press/archive/?id=226> [aplūkots 2010.gada 2.aprīlī].
96. Jūrniecības vēsture. Pieejams: <http://www.latvia.travel/lv/raksts/jurniecibas-vesture> [aplūkots: 2014.gada 19.augustā].
97. Kas tad īsti ir zem ķīļa? Pieejams: Pieejams: <http://www.nauticalive.com/lv/kas-tad-isti-ir-zem-kila/> [aplūkots 2013.gada 8.augustā].
98. Latvijas un ANO sistēmas sadarbības organizācijas. Pieejams: <http://www.mfa.gov.lv/lv/ano/Latvija-ANO/sadarbiba> [aplūkots 2014.gada 11.martā].
99. Putāne V. IMO Juridiskās komitejas 98.sesija. Latvijas Jūras administrācijas izdevums “Jūrnieks”, 9.lpp. Pieejams: http://www.jurasadministracija.lv/userfiles/zurnals/2011/jurnieks_05_2011.PDF [aplūkots 2012.gada 11.augustā].
100. Lielākie skandāli no Saeimas līdz Saeimai. Pieejams: <http://www.diena.lv/lat/arhivs/nacionalas-zinas/citu-bizness-ar-vrakiem> [aplūkots 2009.gada 10.augustā].
101. Lielvārde neveiksmīgi cīnās ar pusnogrīmušo kuģa vraku. Pieejams: <http://www.delfi.lv/news/national/novadi/article.php?id=13962398> [aplūkots 2009.gada 10.augustā].
102. Boer J. The Nairobi perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007. Pieejams: <http://www.cmi2008athens.gr/sub5.1.pdf> [aplūkots 2010.gada 10.septembrī].
101. Doug H. Wreck removal: a federal perspective. pieejams: http://response.restoration.noaa.gov/book_shelf/506_Helton_NSC2003.pdf [aplūkots 2012.gada 10.augustā].

104. Hannu H. The Marpol Convention Annex VI on regulations for the prevention of air pollution from ships. In the book: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2010.
105. Information Kit UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Pieejams:
http://www.dac.gov.za/projects/heritage/underwater_convention/UCH%20convention%20information%20kit.pdf [aplūkots 2009.gada 8.augustā].
106. Kraut A. Protection of underwater cultural heritage in Estonia- current situation. Pieejams:<http://mg.kpd.lt/users/www/uploaded/1st-cultural-heritage-forum.pdf> [aplūkots 2011.gada 20.februārī]
107. Kumar S. Law relating to maritime wrecks in India. Pieejams :
<http://admiraltylawkochi.blogspot.com/search/label/Maritime%20Wrecks> [aplūkots 2009.gada 8.augustā].
108. Lahmer V. The 2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. The book: Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs edited by Peter Ehlers and Rainer Lagoni, Lit Verlag, Berlin, 2008.
109. Law relating to maritime wrecks in India. Pieejams :
<http://admiraltylawkochi.blogspot.com/search/label/Maritime%20Wrecks> (aplūkots 2009.gada 8.augustā).
110. 2 Lloyd's Rep. 163, pp. 165,166. Pieejams: [http://www.ilaw.com/ilaw/browse_lawreports.htm?year=1992&volume=2&name=Lloyd's Law Reports](http://www.ilaw.com/ilaw/browse_lawreports.htm?year=1992&volume=2&name=Lloyd's%20Law%20Reports) [aplūkots 2012.gada 15.augustā].
111. Member States, IGOs and NGOs. Pieejams:
<http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx> [aplūkots 2014.gada 14.martā].
112. New international treaty on wreck removal adopted in Nairobi. Pieejams:
http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=1472&doc_id=8070 [aplūkots 2014.gada 7.oktobrī].
113. New international treaty on wreck removal set for adoption. Pieejams:
http://www.helcom.fi/press_office/news_baltic/en_GB/IMO_briefing_10/ [aplūkots 2014.gada 7.oktobrī].
114. Norwegian pollution control authority work on shipwrecks. Pieejams:
http://www.iosc.org/papers_posters/01378.pdf [aplūkots 2012.gada 8.aprīlī].
115. Oil tanker spill statistics,2013.Pieejams: http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/documents/OilSpillstats_2013.pdf [aplūkots 2014.gada 11.martā].

116. Petersen R. A proposed Annex to the Wreck Removal Convention Treaty to Address Environmental Hazards of Sunken World War II Naval Vessels. Pieejams: <http://www.seaaustralia.com/documents/NAVY%20WRECKS-Petersen.pdf> [aplūkots: 2012.gada 5.maijā].
117. Pre-study of ship wreck assessment and remediation. Pieejams: http://www.agsschalmers.se/publications%20pdf/wreckreport_min.pdf [aplūkots 2009.gada 12.augustā].
118. Rieck F. Underwater cultural heritage-the Danish situation. Pieejams: <http://mg.kpd.lt/users/www/uploaded/1st-cultural-heritage-forum.pdf> [aplūkots 2011.gada 20.februārī].
119. Salvaging the Costa Concordia. Pieejams: <http://www.bbc.com/news/world-europe-19962191> [aplūkots 2014.gada 15.augustā].
120. Salvage and Wrecks. Case Summaries. Pieejams: <http://www.admiraltylaw.com/salvage.htm> [aplūkots: 2012.gada 7.aprīlī].
121. Shaw R. The Nairobi Wreck Removal convention Pieejams: <http://www.cmi2008athens.gr/sub5.5.pdf> [skatīts 08.09.2010.].
122. Sunken wreck environmental risk assessment (SWERA). Pieejams: [http://www.syke.fi/en-US/Research_Development/Research_and_development_projects/Projects/Sunken_wreck_environmental_risk_assessment_SWERA/Sunken_wreck_environmental_risk_assessment\(29723\)](http://www.syke.fi/en-US/Research_Development/Research_and_development_projects/Projects/Sunken_wreck_environmental_risk_assessment_SWERA/Sunken_wreck_environmental_risk_assessment(29723)) [aplūkots 2014.gada 15.augustā].
123. Tetley W. Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention. Pieejams: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/uniformitymarlaw> [aplūkots 2012.gada 9.aprīlī].
124. The challenges and implications of removing shipwrecks in the 21st century. Lloyd's 2013, p.3. Pieejams: <http://www.lloyds.com/~media/lloyds/reports/emerging%20risk%20reports/wreck%20report%20final%20version%20aw.pdf> [aplūkots 2012.gada 5.maijā].
125. The Shipping Law Blog. A Useful Guide to the World of Maritime Law. Pieejams: http://www.theshippinglawblog.com/2010_07_01_archive.html [aplūkots 2014.gada 30.septembrī].
126. Title to wreck and right to salvage. Contributed by Hammarström Puhakka Partners, Attorneys Ltd. Pieejams:

<http://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Detail.aspx?g=ec32525a-75f8-4fa1-ba05-40eaf90c87bc&redir=1> [aplūkots 2014.gada 3.oktobrī].

127. Vilgerts G. Out with the old. Maritime Advocate. Issue 24. Pieejams: http://www.best-maritime-employment.info/catalogue_companies_list/company_source_30451_10.html [aplūkots 2012.gada 7.martā].
128. Wilhelmsen T. Marine insurance regimes and their impact on shipping competition. The book: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2009. Marlus no.394.
129. Žulkus V. Underwater cultural heritage in Lithuania – recent work. Pieejams: <http://mg.kpd.lt/users/www/uploaded/1st-cultural-heritage-forum.pdf> [aplūkots 2011.gada 20.februārī]
130. Голден Ску: за последствия не отвечает никто: pieejams: http://www.vidm.gov.lv/lat/informacija_presei/konkursi/files/text/Prese/zurn_konk//Oksana_Antonenko02.pdf [aplūkots 2009.gada 11.augustā].

3. Periodika

131. Bērziņa-Andersone I. Eiropas Savienības ārējā competence. Jurista vārds, 2010. 21.septembris, nr.38.
132. Lazdiņš, J. Latvijas republikas neatkarības atjaunošana *de facto*. Juridiskā pēctecība. LU žurnāla “Latvijas Vēsture” fonds, 2007, 65.lpp.
133. Lejnieks M. Valsts robežu delimitācijas 20 gadi: pieredze un nākotnes izaicinājumi. Jurista vārds, 2013.30.jūlijs, nr.31.
134. Lejnieks M., Medin L. SwemBalt pret Latvijas Republiku (Sagrieztā kuģa lieta). Likums un tiesības, 2000., nr.12.
135. Pļaviņa K. Starptautisko un Eiropas Savienības tiesību normu ieviešana Latvijas tiesību sistēmā. Jurista vārds, 2011. 25.janvāris, nr.4.
136. Pļaviņa K. Kā risināt pretrunas starp Latvijas, starptautiskajām un Eiropas Savienības normām. Jurista vārds, 2011. 17.maijs, nr.20.
137. Forrest C. Culturally and environmentally sensitive sunken warships. Australian & NewZealand Maritime law Journal. Vol 26, No 1 (2012).). Pieejams: <https://maritimejournal.murdoch.edu.au/index.php/maritimejournal/article/view/181> [aplūkots 2012.gada 12.augustā].
138. Srivastava C. “Safer Ships and Cleaner Oceans: Thirty Years' Work of the International Maritime Organization”. Transport Review, Vol.9, No.1 (1989).

Normatīvie akti

1. Starptautiskie tiesību akti

139. Nairobi International convention on the Removal of Wrecks, 2007. Pieejams:
<http://www.moc.gov.cn/zizhan/zhishujigou/jiulaoju/guanlipindao/guanliwenjian/200906/P020090612573044023405.pdf>
140. Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage 2001. Pieejams:
<http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001260/126065e.pdf>
141. Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu, 2001. Latvijas Vēstnesis, 2005. 23.marts, Nr. 48.
142. Convention on Civil Liability for Damage resulting from Activities dangerous to the Environment, 1993. Pieejams:
<http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/QueVoulezVous.asp?CL=ENG&CM=3&NT=150>
143. 1990.gada Starptautiskā konvencija par gatavību, reaģēšanu un sadarbību naftas piesārņojuma gadījumā. Latvijas Vēstnesis, 2000. 5.jūlijs, nr. 2161/2162.
144. Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982.gada 10.decembra Jūras tiesību konvencija: starptautisks līgums. Latvijas Vēstnesis, 2004. 17.decembris, Nr. 183.
145. 1976.gada Konvencija par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām. Latvijas Vēstnesis, 1999. 22.jūnijs, nr.200/207.
146. 1974.gada Atēnu konvencija par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu un tās 1976.gada protokols. Latvijas Vēstnesis, 2001. 14.novembris, nr.164.
147. 1969.gada Starptautiskā konvencija par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā un tās Pielikums un 1973.gada Protokols par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā citu vielu, kas nav nafta, izraisīta piesārņojuma gadījumā un tā Pielikums. Latvijas Vēstnesis, 2001. 30.maijs, nr.83.
148. Protokols par grozījumiem Starptautiskajā konvencijā par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem. Latvijas Vēstnesis, 1997. 17.oktobris, nr. 272/273.
149. 1969.gada Vīnes konvencija par starptautisko līgumu tiesībām: starptautisks līgums. Latvijas Vēstnesis, 2003. 03.aprīlis, Nr.52.
150. Convention on the International Maritime Organization, 1948. Pieejams:
http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/14/14-01/imo_consolidated.xml

2. Eiropas Savienības normatīvie tiesību akti

151. 2013/268/ES: Padomes Lēmums (2013.gada 13.maijs) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO) attiecībā uz dažu kodeksu pieņemšanu un attiecīgajiem grozījumiem dažās konvencijās un protokolos. Oficiālais Vēstnesis, 7.6.2013., No. L155/1.
152. Padomes lēmums par Eiropas Savienības pievienošanos 1974.gada Atēnu konvencijas par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru 2002.gada protokolam, izņemot tā 10. un 11.pantu. Oficiālais Vēstnesis, 12.12.2011., No.L 8/1.
153. Līgums par Eiropas Savienību: ES tiesību akts. Oficiālais Vēstnesis, 30.03.2010., No. C83, 53.sējums.
154. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/15/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (Dokuments attiecas uz EEZ). Oficiālais Vēstnesis, 28.5.2009., No.L 131.
155. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (Dokuments attiecas uz EEZ). Oficiālais Vēstnesis, 28.5.2009., No. L 131.
156. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/17/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (Dokuments attiecas uz EEZ). Oficiālais Vēstnesis, 28.5.2009., No. L 131, 101./113. lpp.
157. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/18/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK (Dokuments attiecas uz EEZ). Oficiālais Vēstnesis, 28.5.2009., L 131, 114./127. lpp.
158. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām (Dokuments attiecas uz EEZ). Oficiālais Vēstnesis, 28.5.2009., L 131, 128./131. lpp.
159. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/21/EK (2009. gada 23. aprīlis) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu (Dokuments attiecas uz EEZ). Oficiālais Vēstnesis, 28.5.2009., L 131, 132./135.

160. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (Dokuments attiecas uz EEZ). Oficiālais Vēstnesis, 28.5.2009., L 131, 11./23. lpp.
161. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 392/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras (Dokuments attiecas uz EEZ). Oficiālais Vēstnesis, 28.5.2009., L 131, 24./46. lpp.
162. Līgums par Eiropas Savienības darbību, Oficiālais Vēstnesis, 09.05.2008., C115.
163. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK. Oficiālais Vēstnesis, 5.8.2002., L 208, 10./27. lpp.
164. Padomes Direktīva 2001/51/EK (2001. gada 28. jūnijs), ar kuru papildina 26. pantu Konvencijā, ar ko īsteno 1985. gada 14. jūnija Šengenas Līgumu. Oficiālais Vēstnesis, 10.7.2001., L 187, 45./46. lpp.
165. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/107/EK (2002. gada 21. janvāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 85/611/EEK par normatīvo un administratīvo aktu koordināciju attiecībā uz pārvedamu vērtspapīru kolektīvu ieguldījumu uzņēmumiem (PVKIU), lai paredzētu noteikumus attiecībā uz pārvaldības sabiedrībām un vienkāršotiem prospektiem. Oficiālais Vēstnesis, 13.2.2002., L 41, 20./34. lpp.
166. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 417/2002 (2002. gada 18. februāris), ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkārša korpusa naftas tankkuģiem un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 2978/94. Oficiālais Vēstnesis, 7.3.2002., L 64, 1./5. lpp.
167. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu. Dokuments attiecas uz EEZ. Oficiālais Vēstnesis, 5.8.2002., L 208, 1./9. lpp.
168. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/105/EK (2001. gada 19. decembris), ar kuru groza Padomes Direktīvu 94/57/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts

- administrācijas jūras lietu jomā (Dokuments attiecas uz EEZ). Oficiālais Vēstnesis, 22.1.2002., L 19, 9./16. lpp.
169. Padomes Direktīva 2001/51/EK (2001. gada 28. jūnijs), ar kuru papildina 26. pantu Konvencijā, ar ko īsteno 1985. gada 14. jūnija Šengenas Līgumu. Oficiālais Vēstnesis, 10.7.2001., L 187, 45./46. lpp.
170. Commission Regulation (EEC) No 4260/88 of 16 December 1988 on the communications, complaints and applications and the hearings provided for in Council Regulation (EEC) No 4056/86 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport. OJ L 376, 31.12.1988, p.1-9.
171. Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 (1986. gada 22. decembris), ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm. Oficiālais Vēstnesis, 31.12.1986., L 378, 1./3. lpp.
172. Padomes Regula (EEK) Nr. 4057/86 (1986. gada 22. decembris) par negodīgu cenu noteikšanu jūras transportā. Oficiālais Vēstnesis, 31.12.1986., L 378, 14./20. lpp.
173. Padomes Regula (EEK) Nr. 4058/86 (1986. gada 22. decembris) par saskaņotu rīcību, lai nodrošinātu brīvu piekļuvi kravām tāljūras pārvadājumos. Oficiālais Vēstnesis, 31.12.1986., L 378, 21./23. lpp.
174. Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport. OJ L 117, 5.5.1988, p. 34–34.

3. Latvijas Republikas normatīvie akti

175. Zemes pārvaldības likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=270317>
176. Grozījumi likumā "Par 1974.gada Atēnu konvencijas par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu 2002.gada protokolu". Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=262423>
177. Jūras kodekss: Latvijas Republikas likums. Latvijas Vēstnesis, 2003. 18.jūnijs, Nr.91.
178. Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums: Latvijas Republikas likums. Latvijas Vēstnesis, 2002. 19.novembris, Nr.168.
179. Kuģniecības likumu un noteikumu kopojums. Jūrniecības departamenta izdevums. Rīgā, 1933.g.

180. Par kultūras pieminekļu aizsardzību: Latvijas Republikas likums. Ziņotājs, 1992. 5.marts, Nr.10.
181. Ministru kabineta 2011.gada 12.jūlija noteikumi Nr.561 „Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība”. Pieejami:
<http://www.likumi.lv/doc.php?id=233560&from=off>
182. Ministru kabineta 2010.gada 21.decembra noteikumi Nr.1171 “Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos”. Pieejams:
<http://www.likumi.lv/doc.php?id=223854>
183. Ministru kabineta 2008.gada 29.janvāra noteikumi Nr.49 „Noteikumi par kuģu drošību”. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=171626>
184. Ministru kabineta noteikumi 2006.gada 6.jūnija noteikumi Nr.467 „Noteikumi par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā”. Pieejams:
http://www.likumi.lv/doc.php?id=138488&version_date=18.02.2009
185. Ministru kabineta 2005.gada 1.marta noteikumi Nr.158 “Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos”. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=103963>
186. Ministru kabineta 2003.gada 26.augusta noteikumi Nr.473 “Kārtība, kādā kultūras pieminekļi iekļaujami valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā un izslēdzami no valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu saraksta”. Latvijas Vēstnesis, 2003. 29.augusts, Nr.118.
187. Ministru kabineta 2003.gada 25.augusta noteikumi Nr.474 “Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju, valsts pirkuma tiesībām un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu”. Latvijas Vēstnesis, 2003. 29.augusts, nr.118.
188. Ministru kabineta 1994.gada 16.augusts noteikumi nr.168 “Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss)”. Latvijas Vēstnesis, 1994. 10.septembris, 11.burtnīca,
189. Ministru kabineta 2013.gada 4.februāra rīkojums Nr.38 „Par Administratīvo sodu sistēmas attīstības koncepciju”. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=254559> [aplūkots 2014.gada 15.augustā].
190. Ministru Kabineta 2008.gada 29.aprīļa rīkojums Nr.241 “Par Koncepciju par Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes joslas ierakstīšanu zemesgrāmatā uz valsts vārda”. Latvijas Vēstnesis, 2008. 30.aprīlis, Nr.67.
191. Ministru Padomes 1991.gada 29.novembra lēmums Nr.330 „Par jūrniecības pārvaldi Latvijā”. Pieejams: http://www.likumi.lv/body_print.php?id=72463

4. Citu valstu tiesību akti

Amerikas Savienotās Valstis

192. Abandoned Shipwrecks Act of 1987. Pieejams:
<http://exchanges.state.gov/heritage/culprop/laws/pdfs/100-298.pdf> [aplūkots 2011.gada 20.februārī].
193. Sunken Military craft Act. Pieejams: <http://www.history.navy.mil/branches/org12-12a.htm> [aplūkots 2011.gada 20.februārī].
194. United States Code. Pieejams: <http://www.law.cornell.edu/uscode/text/33> [aplūkots 2013.gada 7.aprīlī].

Apvienotā Karaliste

195. Merchant Shipping Act 1995. Pieejams:
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/313#top> [aplūkots: 2012.gada 23.martā].
196. Protection of Wrecks Act, 1973. Pieejams:
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1973/33> [aplūkots 2011.gada 20.februārī].

Austrālija

197. Heritage Act, 1995. Pieejams:
http://www.austlii.edu.au/au/legis/vic/consol_act/ha199586/ [aplūkots 2011.gada 20.februārī].
198. Historic Shipwrecks Act 1976; pieejams;
[http://www.comlaw.gov.au/ComLaw/Legislation/ActCompilation1.nsf/0/B500B7586313E932CA256F71004C103D/\\$file/HistShipwrecks76.pdf](http://www.comlaw.gov.au/ComLaw/Legislation/ActCompilation1.nsf/0/B500B7586313E932CA256F71004C103D/$file/HistShipwrecks76.pdf) [aplūkots 2009.gada 9.augustā].

Bulgārija

199. Merchant shipping code. Pieejams:
<http://www.lexadin.nl/wlg/legis/nofr/eur/lxwebul.htm> [aplūkots: 2013.gada 30.martā].

Igaunija

200. Maritime Safety Act, passed 2001.gada 12.decembrī. Estonia. Pieejams:
<http://www.legaltext.ee/en/andmebaas/tekst.asp?loc=text&dok=X60010K4&keel=en&pg=1&ptyyp=RT&tyyp=X&query=safety+act> [aplūkots: 2013.gada 23.martā].

201. The Merchant shipping code of Estonia. William E. Butler.

Pieejams: http://bookshop.blackwell.co.uk/jsp/display_product_info.jsp?isbn=9781873461464 [aplūkots: 2013. gada 8. aprīlī].

Jaunzēlande

202. Maritime Transport Act 1994. Pieejams:

<http://www.legislation.govt.nz/act/public/1994/0104/latest/DLM334660.html>

[aplūkots: 2013. gada 30. martā].

203. Ship Registration Act 1992 No 89. New Zealand. Pieejams:

http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=en&p_isn=88743

[aplūkots 2013. gada 23. martā].

Kanāda

204. Canada Shipping Act, 2001.

Pieejams: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-10.15/> [aplūkots 2012. gada 6. aprīlī].

Krievijas Federācija

205. Кодекс Торгового Мореплавания (Морской кодекс). Pieejams:

<http://www.morkodeks.ru/> [aplūkots: 2013. gada 30. martā].

206. The Merchant Shipping Code of the Russian federation. Pieejams:

<http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/rmc.pdf> [aplūkots: 2013. gada 30. martā].

Lietuva

207. The Republic of Lithuania Law on Maritime Safety.

Pieejams: <http://www.legaltext.ee/en/andmebaas/ava.asp?m=022> [aplūkots: 2013. gada 8. aprīlī].

208. The Republic of Lithuania Maritime Shipping Law. Pieejams:

http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_e?p_id=43045 [aplūkots: 2013. gada 23. martā].

Norvēģija

209. The Norwegian Maritime Code of 24 June, 1994, No.39. Pieejams: http://www.nis-nor.no/upload/the_norwegian_maritime_code.pdf

[aplūkots 2013. gada 7. martā].

Sjerraleones Republika

210. The Merchant Shipping Act, 2003, on the Sierra Leone Web. Pieejams:
<http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/tz.merchantsshippingact.pdf> (Aplūkots:
 2012.gada 23.martā)

Tanzānija

211. The Merchant Shipping Act, 2003. Pieejams:
<http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/tz.merchantsshippingact.pdf>
 [aplūkots:2012.gada 23.martā].

Ukraina

212. Кодекс Торгового Мореплавания Украины. Pieejams:
<http://www.sifservice.com/index.php/en/information-en/merchant-shipping-code-of-ukraine> [aplūkots:2012.gada 30.martā].

Vjetnama

213. Vietnam Maritime Code.
 Pieejams:http://hulaco.net/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=8 [aplūkots: 2013.gada 8.aprīlī].

Juridiskās prakses materiāli

1. Tiesu prakse (nolēmumi)

1.1. Eiropas Savienības tiesas nolēmumi

214. Eiropas Kopienų Komisija pret Grieķijas Republiku. Lieta C-45/07. Pieejams:
<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d0f130d56075196eca734943b488cf800fed5892.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4Oa3mLe0?text=&docid=78181&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=375614>
 [aplūkots 2012.gada 13.augustā].
215. Eiropas Savienības tiesas 2010.gada 20.aprīļa spriedums lietā: C-246/07 Eiropas Komisija pret Zviedrijas Karalisti. Pieejams: Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62007CJ0246:LV:PDF>
 [aplūkots 2014.gada 14.martā].

216. Vācijas Federatīvā Republika ES Padomi. Lieta C-399/12. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2012:343:0009:0009:LV:PDF> [aplūkots 2014.gada 14.martā].
217. Ģenerāladvokāta Pedro Krusa Viljalona secinājumi, sniegti 2014.gada 29.aprīlī. Lieta C-399/12 Vācijas Federatīvā republika pret Eiropas Savienības Padomi, 100.p. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:62012CC0399> [aplūkots 2015.gada 4.janvārī].
218. Tiesas spriedums (virspalāta) 2014.gada 7.oktobrī. Lieta C-399/12 Vācijas Federatīvā Republika pret Eiropas Savienības Padomi. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=158373&doclang=LV> [aplūkots 2015.gada 4.janvārī].
219. Lieta C-308/06 par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=68315&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=273649> [aplūkots 2012.gada 13.augustā].

1.2. Latvijas Republikas tiesu spriedumi

220. Satversmes tiesas 2004.gada 7.jūlija spriedums „Par Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 114.²panta atbilstību 1965.gada 9.aprīļa Konvencijai par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu”. Latvijas Vēstnesis, 09.07.2004., Nr.108.
221. Satversmes tiesas tiesneša Jura Jelāgina atsevišķās domas lietā nr.2004-01-06. Latvijas Vēstnesis, 09.07.2004.,Nr.108.
222. Satversmes tiesas spriedums lietā 2000-03-01. Pieejams: <http://www.satv.tiesa.gov.lv/?lang=1&mid=19> [aplūkots 2012.gada 23.martā].
223. Latvijas Republikas Augstākās Tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2006.gada 20.februāra lēmums SKK 01-0002/06. Nr.12812007800 (nav publiski pieejams).
224. Rīgas apgabaltiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2004.gada 4.oktobra lēmums lietā nr. KA 04-220/04-17 Nr.12812007800 (nav publiski pieejams).

1.3. Citu valstu tiesu nolēmumi

225. Arbitrāžas spriedums arbitrāžas lietā saskaņā ar Latvijas Republikas valdības un Zviedrijas Karalistes Valdības Līgumu par ieguldījumu veicināšanu un savstarpēju aizsardzību 7.panta (2) paragrāfu starp SwemBalt AB, Zviedrija un Latvijas republiku,

2000.gada 23.oktobris (neoficiāls tulkojums). Pieejams:

http://italaw.com/documents/20040527-SwembaltAward_002.pdf [aplūkots: 2012.gada 23.martā].

2. Citi prakses materiāli

226. Report of the legal committee on the work of its one hundred and first session, p.12.

Pieejams: <http://www.iadc.org/wp-content/uploads/2014/02/LEG-101-Report.pdf>
[aplūkots 2014.gada 15.augustā].

227. Draft report of the Legal Committee on the work of its eighty-fourth session.

Pieejams: <http://www.imo.org/>[aplūkots 2010.gada 10.septembrī].

228. Draft report of the Legal Committee on the work of its eighty-sixth session.

Pieejams: <http://www.imo.org/> [aplūkots 2010.gada 10.septembrī].

229. Report of the Legal Committee on the work of its eighty- sixth session.

230. Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=86>

231. Report of the Legal Committee on the work of its eighty- seven session.

Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=87>

232. Report of the Legal Committee on the work of its eighty- eight session.

Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=88>

233. Report of the Legal Committee on the work of its eighty- nine session.

Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=89>

234. Report of the Legal Committee on the work of its ninetieth session.

Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=90>

235. Report of the Legal Committee on the work of its ninety-first session.

Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=91>

236. Report of the Legal Committee on the work of its ninety-second session.

Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=92>

237. Report of the Legal Committee on the work of its ninety-second session.

Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=92>

238. Report of the Legal Committee on the work of its ninety-third session.

Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=93>

239. Report of the Legal Committee on the work of its ninety-ninth session.

Ierobežota pieejamība: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45&session=99>

3. Citi resursi

240. International Maritime Organization. Pieejams internetā: <http://www.imo.org>
241. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO).
Pieejams internetā: <http://portal.unesco.org>

IZMANTOTO SAĪSINĀJUMU SARAKSTS

ANO	Apvienoto Nāciju Organizācija
APK	Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss
ASV	Amerikas Savienotās Valstis
Atēnu konvencija	1974.gada Atēnu konvencijas par pasažieru un to bagāžas pārvadājumiem pa jūru 2002.gada protokols
Bunkeru konvencija	2001.gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu
CMI	Starptautiskā Jūras komiteja
1992 CLC	1992.gada Protokols, ar ko groza 1969.gada Starptautisko konvenciju par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem
Direktīva 2009/20/EK	Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Direktīva 2009/20/EK par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām
EMSA	Eiropas Jūras drošības aģentūra
ES	Eiropas Savienība
FAL konvencija	1965.gada Starptautiskā konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu
Glābšanas konvencija	1989.gada Starptautiskā konvencija par glābšanu
1969. gada Atbildības konvencija	1969.gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem
1974.gada Atēnu konvencija	1974.gada Atēnu konvencija par pasažieru un to bagāžas pārvadājumiem pa jūru
1971. gada Fonda konvencija	1971.gada Starptautiskā konvencija par Starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai
1992.gada Fonda konvencija	1992.gada Starptautiskā konvencija par Starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai
Iejaukšanās konvencija	1969.gada Starptautiskā konvencija par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā
Iejaukšanās protokols	1973.gada Protokols par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā citu vielu, kas nav nafta, izraisīta piesārņojuma gadījumā
IMO	Starptautiskā Jūrniecības organizācija
IMO Konvencija	1948.gada Konvencija par Starptautisko Jūrniecības organizāciju
Jūras administrācija	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Jūras administrācija"
Jūras kodekss	Latvijas Republikas 2003.gada 29.maija likums „Jūras kodekss”
Jūrniecības noteikumi	Latvijas Republikas Ministru kabineta 1994.gada 16.augusta noteikumi nr. 168 „Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss)”
LESD	Līgums par Eiropas Savienības darbību
LLMC	1976.gada Konvencija par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām
LLMC 96	1976.gada Konvencijas par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām 1996.gada protokols
MARPOL 73/78	1973.gada Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem un tās 1978.gada protokols
MLC	2006.gada 23.februāra Konvencija par darbu jūrniecībā
Sagrieztā kuģa lieta	Latvijas Republikas 2000.gada 23.novembra Krimināllieta Nr.12-812007800
SOLAS konvencija	1974.gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras

UNCLOS	ANO 1982.gada 10.decembra Jūras tiesību konvencija
UNESCO	ANO Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija
UNESCO 2001.gada Konvencija	UNESCO 2001.gada Konvencija par zemūdens kultūras mantojuma aizsardzību
Vraku aizvākšanas konvencija	2007.gada Starptautiskā Nairobi konvencija par vraku aizvākšanu

Darba autores paraksts: _____/Vija Putāne/

Darba zinātniskā vadītāja paraksts: _____/A.Kučs/